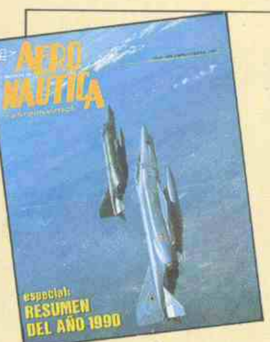


Revista de AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA

NUM. 600 ENERO-FEBRERO 1991

especial: RESUMEN DEL AÑO 1990



Nuestra portada: Avión Phantom RF-4C del 123 Escuadrón durante un ejercicio con la Luftwaffe. Foto: Tte. Borges.

REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA
Nº 600
ENERO/FEBRERO 1991

ARTICULOS

Como viene siendo habitual en este número publicamos el mensaje del JEMA con motivo de la Pascua Militar.

DOSSIER

Editorial

l pasado día 16 de enero se inició, en cumplimiento de la resolución 678 de la ONU, con la batalla aérea, la llamada Guerra del Golfo para la liberación de Kuwait. Desde aquella fecha miles de aviones aliados atacan día y noche los objetivos del poder militar iraquí, tanto en Kuwait como en Irak, para disminuir su potencialidad en el grado suficiente como para lograr su rendición o facilitar al máximo la acción de las fuerzas terrestres en su operación de desalojo por las fuerzas de Sadam Husein de los territorios Kuwaitís indebidamente ocupados el 2 de agosto pasado.

ógicamente, en el momento en que escribimos, primera decena de febrero, no son muchas las informaciones disponibles sobre la marcha de las operaciones y los resultados obtenidos. Se conoce el total de aviones desplegados por los aliados, el número de salidas realizadas hasta el momento, las toneladas de bombas y misiles lanzados, la oposición encontrada y las pérdidas de aviones sufridas. Consta también que el mando aliado está planeando los ataques con la finalidad de destruir exclusivamente objetivos militares, con el mínimo posible de bajas civiles y también de tripulaciones propias.

especto a los resultados obtenidos es poca la información difundida oficialmente y aun ésta ha de acogerse con la reserva lógica. Sin embargo, parece ser un hecho que los aliados no han encontrado oposición alguna por parte de la aviación iraquí y que dada la inferioridad tecnológica de ésta los esporádicos encuentros registrados se han saldado con la pérdida de sus aviones. Las pocas bajas sufridas por las fuerzas aéreas aliadas se han debido con exclusividad a la acción de la antiaérea o como consecuencia de accidentes. Por otra parte, su cuantía sería perfectamente asumible por una estadística de pérdidas en vuelos de entrenamiento.

ambién se sabe que en su afán de sufrir la menor cantidad de bajas en las operaciones terrestres es propósito del mando aliado prolongar la ofensiva aérea hasta lograr rebajar la potencialidad del Ejército irakí en un 50%, estimándose en estos momentos que en ello se tardaría algún tiempo más.

na vez terminada la guerra será posible reducir consecuencias válidas, pero de todas formas a la vista de lo ocurrido hasta ahora creemos posible establecer algunas que en principio nos resultan evidentes.

n primer lugar, se confirma que sin disponer de superioridad aérea no es posible obtener la victoria en una guerra aunque se disponga de un Ejército de Tierra similar o incluso superior al contrario, como ocurría con el iraquí respecto al aliado al iniciarse las hostilidades.

ontando con una superioridad aérea absoluta, como ocurre en este caso, en el que solo un bando dispone prácticamente de aviación, el obtener la victoria por la exclusiva actuación de ésta requiere disponer de los medios suficientes para mantener y reiterar los ataques durante el tiempo y con la frecuencia necesarios como para lograr la neutralización de los objetivos propuestos y llegar, cosa posible, por la sola acción de la aviación, a una resolución definitiva del conflicto.

or todo ello y dado que en el moderno concepto de la Defensa Nacional, el papel fundamental de la fuerza aérea de un país es disuadir a las posibles amenazas, se deduce que al proyectar la composición y distribución del instrumento de fuerza debe darse a la fuerza aérea un volumen, potencialidad y superioridad técnica tan evidentes que basten para convencer al posible enemigo de la conveniencia de renunciar a cualquier proyecto agresivo.

on la convicción, desde luego, de que si a pesar de todo se produce la agresión –como ha ocurrido en esta crisis del Golfo Pérsico, en la que Irak ha caído en el error de no sentirse disuadido por la abrumadora superioridad de los medios aéreos qe se le enfrentaban– esa fuerza aérea ha de ser capaz de resolver la situación favorable y victoriosamente, haciendo pagar caro su error al agresor. ■



Director:
Coronel: **Luis Suárez Díaz**
Director Honorario:
Coronel: **Emilio Dáneo Palacios**
Consejo de Redacción:
Coronel: **Jaime Aguilar Hornos**
Coronel: **Miguel Ruiz Nicolau**
Coronel: **Miguel Valverde Gómez**
Coronel: **Joaquín Vasco Gil**
Tte. Coronel: **Antonio Castells Be**
Tte. Coronel: **Federico Yaniz Velasco**
Tte. Coronel: **Fco. Javier Illana Salamanca**
Comandante: **Javier García Arnáiz**
Comandante: **Ramón Alvarez Mateus**
Comandante: **José Angel Corugedo Bermejo**
Capitán: **Mario Martínez Ruiz**
Teniente: **Manuel Corral Baciero**
Redacción:
Teniente: **Antonio M.ª Alonso Ibáñez**
Teniente: **Juan Antonio Rodríguez Medina**
Diseño:
Capitán: **Estanislao Abellán Agius**
Administración:
Coronel: **Sixto Santa Mayoral**
Coronel: **Federico Rubert Boyce**
Coronel: **Jesús Leal Montes**
(Adjunto a la Dirección)
Teniente: **José García Ortega**

Publicidad:
De Nova
Teléfs.: 763 91 52 - 764 33 11
Fax: 764 62 46

Fotomecánica
Fotocomposición e Impresión:
Lasercrom, S.A.
Enrique Simonis, 19
Teléf.: 239 56 80 - 239 09 41
28045-Madrid

Número normal	290 pesetas
Suscripción semestral	1.740 pesetas
Suscripción anual	3.480 pesetas
Suscripción extranjero	6.400 pesetas
IVA incluido	(más gastos de envío)

REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA

PUBLICADA POR EL EJERCITO DEL AIRE

Depósito M-5416-1960 - ISSN 0034 - 7.647
N.I.P.O. 099-91-004-3

Teléfonos:	244 28 19
Dirección, Redacción:	244 26 12
Administración:	549 70 00 Ext. 3184
Fax:	244 26 12

Princesa, 88 - 28006-MADRID

El problema de los pilotos

n el transcurso del año que acaba de terminar al Ejército del Aire no le han faltado problemas; si alguno ha destacado, mereciendo la atención de la prensa en repetidas ocasiones, ha sido el de la llamada "fuga de pilotos".

l pase de pilotos a la aviación civil no es un problema nuevo, ni exclusivo del Ejército del Aire español. Gran parte de los pilotos de líneas aéreas de todo el mundo se han formado en el seno de los ejércitos. El pase a la vida civil ha sido, de siempre, una "salida natural" de muchos pilotos militares, sin que nunca esta "salida" haya constituído un problema ni para los Ejércitos, ni para las compañías aéreas.

ntonces, ¿por qué en este momento se ha convertido en un problema que ha podido afectar la operatividad de las Fuerzas Aéreas y, en algunas ocasiones, ha llegado hasta los Tribunales de Justicia?

o se puede achacar a una sola causa. De una parte, la gran expansión de las compañías aéreas sumada al brusco crecimiento de la aviación de tercer nivel ha hecho que, ante la carencia de pilotos, las remuneraciones ofrecidas hayan sido tentadoras para muchos. De otra, la situación se ha producido cuando más ajustadas eran las plantillas del Ejército del Aire debido, entre otras causas, a una no muy clara política de personal.

odo esto, además de determinadas circunstancias personales y la actual campaña contra lo militar de sectores concretos de nuestra sociedad, ha hecho que el desánimo ayudara a muchos a tomar una decisión

Editorial

que, en la mayoría de los casos, no fue fácil de tomar, con la consecuencia de que muchos compañeros en el año 90 hayan abandonado nuestro Ejército y que los Estados Mayores, los Mandos y las Unidades se estén acercando, o ya han llegado, a las Plantillas Críticas.

nte esta situación es inevitable que muchos nos hagamos la misma pregunta: ¿Cuál será el futuro?

a profesión militar requiere un alto componente vocacional; es ese componente el que permite aceptar de buen grado los frecuentes sacrificios que la profesión acarrea y renunciar voluntariamente a alguno de los derechos que la Constitución reconoce para todos los españoles. Pero si a la condición militar sumamos la de piloto ese componente vocación ha de ser aún más acusado. Es difícil pensar en que alguien vuele misiones de entrenamiento de combate dada la responsabilidad y el riesgo que implican si realmente su vocación aeronáutica no le impulsa a ello.

or ello si esa vocación se pierde resulta muy duro, e incluso peligroso, continuar ejerciéndola de mala gana o a la fuerza. Y esa vocación es fácil de perder en los momentos actuales, porque "es evidente el impacto desfavorable que se produce en el ánimo de alguno de los miembros del Ejército del Aire ante actitudes de la sociedad tan poco coherentes como, por ejemplo, la alta estima de que gozan los pilotos militares cuando por la vía de la oferta y la demanda la sociedad los utiliza en funciones comerciales con sueldos millonarios y el, no tan relevante, aprecio que esa sociedad siente por las mismas personas cuando desarrollan sus cometidos específicos militares, a pesar de la mayor dedicación, riesgo y fatiga que dichos cometidos comportan".

on esa vocación perdida o tambaleante, y siendo obvio que nunca el Estado podrá competir con la empresa privada en lo que a remuneraciones se refiere, parece que sólo queda lugar para el desánimo. Sin embargo ni es, ni debe ser así. Estamos convencidos de nuestra capacidad de defensa militar de nuestra Patria y nos sentimos con derecho a reclamar de la sociedad a la que servimos el reconocimiento que merecemos.

i ese reconocimiento se produce, aislando las inevitables actitudes demagógicas o sensacionalistas de algunos sectores minoritarios. Si los poderes públicos, en nombre de la sociedad a la que representan, hacen que las limitaciones que, de sus derechos ciudadanos, el militar ha aceptado, sean en cada momento las imprescindibles y que, en todo caso, conlleven los razonables estímulos y medidas compensatorias. Y si se desarrolla una política de personal, en la que primando la disciplina y la operatividad, sea capaz de solucionar los problemas inherentes al ejercicio de la profesión y resuelva los problemas respetando los criterios de justicia e igualdad, facilite en lo posible las, a veces críticas, circunstancias inherentes a la vida militar, tales como traslados o desarraigos familiares. Entonces se habrá solucionado tanto el preocupante problema de la "fuga de pilotos", como el no menos preocupante de la "fuga de ingenieros y especialistas"; pero, sobre todo, se habrá dado un nuevo horizonte de futuro a todo ese personal que desde las Bases, Acuartelamientos, Mandos y Estados Mayores dedican, día a día, sus vidas a la defensa militar de los cielos y tierras de España.

o ha lugar a la desesperanza, ni siquiera a la duda, porque la más alta autoridad de nuestro Ejército, el Jefe del Estado Mayor, sabe que le corresponde velar por esa esperanza de futuro, y ha proclamado su más firme voluntad de hacerlo.

Pascua Militar 1991

Al igual que en años anteriores, el día 6 de enero tuvo lugar en el Palacio Real la celebración de la Pascua Militar 1991. Por su interés, reproducimos a continuación los discursos pronunciados por S.M. el Rey y por el Ministro de Defensa.

PALABRAS DE S.M. EL REY

Queridos compañeros:

Ante un nuevo año cargado de expectativas trascendentes y apenas terminado el que ha sido testigo de tan importantes e inesperados acontecimientos como los que se han producido en el mundo, me es muy grato reunirme con esta representación de las Fuerzas Armadas en la tradicional celebración de la Pascua Militar.

Os envío, ante todo, mi felicitación más cordial y os agradezco vuestra disciplina, vuestra lealtad y los servicios prestados desde que en esta misma fecha de 1990 tuve la satisfacción de dirigirme a vosotros con igual ilusión e invariable afecto.

Estamos viviendo momentos muy delicados.

No hace muchos días, en mi mensaje de la Nochebuena a todos los españoles, tuve ocasión de hacer referencia a dos hechos cruciales: la distensión que ha tenido lugar entre los bloques que durante un prolongado período de tiempo aparecían enfrentados, y la forma incontenible con que países sometidos a regímenes alejados de la democracia, manifestaban sus deseos de respirar nuevos aires de libertad.

De ambas circunstacias –hace poco imprevisibles– debemos alegrarnos sinceramente.

Pero, al mismo tiempo, aludía también, ensombreciendo el panorama, al grave foco de tensión originado por la crisis del Golfo Pérsico, que a todos nos mantiene pendientes de sus vicisitudes, preocupados por su desenlace y sufriendo sus consecuencias.

Una crisis que, si bien presenta un indudable aspecto militar, tiene repercusiones en los más variados órdenes, porque los conflictos bélicos ya no se reducen a enfrentamientos entre los ejércitos.

Por eso, lo cierto es que en estas festividades de Navidad y Año Nuevo, durante las cuales los hombres sienten más que nunca la necesidad de la paz, no podemos tener la seguridad de que se mantenga, aun cuando conservemos la esperanza de soluciones justas, conseguidas a través del diálogo y la negociación y alejadas de la violencia.

Pero no podemos caer en tentaciones de despreocupación y confianza excesiva, porque incluso aquellos cambios que derribaron obstáculos de apariencia inconmovible, y sorprendieron tan agradablemente al mundo, han de consolidarse todavía durante un complicado y difícil período de adaptación, al que todos hemos de prestar nuestro apoyo.

Dentro de esta variable situación internacional y de la búsqueda de sistemas políticos que tiene lugar, no sólo en los países del Este y del Centro de Europa, sino también en Sudamérica y en los que se encuentran en vías de desarrollo, en España podemos tener la satisfacción de haber superado, de manera ejemplar y pacífica, una difícil transición y consolidado nuestra democracia.

Como en el mundo entero se reconoce, nuestra experiencia puede servir de modelo a quienes se encuentran ahora buscando caminos adecuados para solucionar sus problemas políticos, económicos y sociales.

Debemos, pues, estar orgullosos de nuestra posición, manteniendo una actitud de colaboración permanente, en la que las Fuerzas Armadas, como integrantes de la Nación en su conjunto, han de ser partícipes.

Es preciso, asimismo, que extendamos a los demás nuestros sentimientos de solidaridad, prestando –como dice el preámbulo de nuestra Constitución– la aportación de España al fortalecimiento de las relaciones pacíficas y a la eficaz colaboración entre todos los pueblos de la tierra.

El Ministro ha expuesto cual ha sido la presencia de España en el proyecto de la nueva arquitectura de seguridad europea y la que han tenido las Fuerzas Armadas de nuestro país como elemento de esa construcción.

También, más allá del continente europeo, efectivos de nuestros Ejércitos comenzaron el pasado año y han consolidado desde entonces una participación activa en la salvaguarda de la paz internacional, bajo los auspicios de las Naciones Unidas.

El valor de esta experiencia nos ha de servir a todos, pues hemos superado nuestras fronteras en una proyección exterior que no sólo enriquece a quienes forman parte de estas misiones, sino que debe atraer el general reconocimiento.

Asimismo, como consecuencia de la situación internacional y en aplicación de las resoluciones de las Naciones Unidas, tres buques de la Armada española destacados en aguas del Golfo aportan su apoyo a la defensa de la paz y al triunfo de la justicia.

La visita que les hizo el Príncipe de Asturias, fué como un símbolo, no sólo de la adhesión de la Corona, de la que es heredero, a las tripulaciones que allí cumplen con su deber, sino de la decisión de la juventud para aportar su entusiasmo a las causas justas.

Hoy renuevo, una vez más, en nombre de todos los españoles, nuestro recuerdo a aquellas dotaciones y a quienes más directamente las apoyan. La inestimable colaboración de unidades del Ejército del Aire, los esfuerzos de nuestras representaciones diplomáticas y la participación de la marina mercante constituyen el mejor ejemplo de la unión de nuestro pueblo en el respaldo de nuestros soldados.

Estoy seguro de que no necesitáis ostentar un protagonismo destacado, ni os agradan los desmesurados elogios. Pero yo deseo fervientemente que se conozca siempre vuestra labor

callada y constante, para que todos los ciudadanos se acerquen con comprensión y afecto a las Fuerzas Armadas, encargadas de velar por la seguridad de todos y que proceden del mismo pueblo al que sirven.

Seamos capaces de reconocer el papel de nuestros Ejércitos y sintámonos orgullosos de ellos, porque son un aspecto de la Nación, en el que la Nación entera está representada.

Hemos dicho siempre que pueblo y Ejército vienen a ser la misma expresión. La sociedad española de hoy debe saber que las Fuerzas Armadas han respaldado con generosidad, con inalterable y firme que no puede verse afectada por situaciones circunstanciales o transitorias.

El modelo de seguridad y defensa que España necesita, os exigirá mayores esfuerzos. Estáis comprometidos en un profundo y ambicioso proceso de modernización, en el que las variaciones a que antes me refería suponen dificultades de continua adaptación, pero que estoy seguro sabréis superar en cada momento.

Las Fuerzas Armadas han roto inercias que las anclaban en ellas mismas. Se han abierto a la sociedad para que pueda veros tal como sois, proseguir la tarea de modernización de nuestros Ejércitos. La vinculación a la Alianza Atlántica y a otras organizaciones internacionales, nos requiere una preparación y una potencia constantemente renovada. El mantenimiento de la paz exige esa dedicación y esas mejoras.

Tengo la esperanza de que la juventud, en la que se apoya nuestro futuro, comprenda que es preciso ser generosos y solidarios, porque una sociedad se debilita cuando deja de creer en la defensa de los valores esenciales de la libertad y la independencia, o piensa que éstos se logran sin esfuerzo y sin sacrificio.



Foto: Pepe Díaz. RED.

transparencia, con entendimiento, el proceso de la transformacioón democrática de nuestra Nación.

Ellas han sido las valedoras de la libertad que todos los españoles han asumido con alegría y satisfacción, identificándose con un pueblo moderno. La propia Constitución deposita la confiaza en vosotros para que defendáis la paz, el orden democrático, la libertad y la convivencia.

No tengo duda alguna de que esa misma confianza reflejada en la Ley se alberga también en el espíritu de todos los españoles. Esta es la base con vuestras clásicas virtudes; con vuestra permanente vocación de servicio, que anteponéis a los deseos personales; con esa austeridad que siempre os ha caracterizado.

Como ha señalado el Señor Ministro de Defensa, sería aventurado pretender que los resultados que se derivan del planteamiento de la defensa sean permanentes en el tiempo.

Por eso es preciso mantenerse en constante estudio de las situaciones para poder acomodarse a ellas con la máxima agilidad y eficacia. Así ha de

La clara exposición del Ministro de Defensa plantea, ante el porvenir, las tareas inmediatas, complejas y necesarias a las que, con la disciplina que os caracteriza, debemos dedicarnos. De las Fuerzas Armadas ha de llegar a la sociedad su perfecta sincronización con los poderes civiles y las Instituciones del Estado.

Cumplimos quince años de democracia y podemos decir, con lúcida satisfacción, que en ese ambiente de libertad las Fuerzas Armadas han cumplido, cumplen y cumplirán su trascendental misión.

Termino con un recuerdo lleno de dolor para los que, un año más han sido víctimas del terrorismo brutal y desalmado.

Y apenas comenzado el presente, un querido compañero de mi promoción, el Coronel de Infantería Luis García Lozano, ha venido a incluir su nombre en la prolongada lista de los que han perdido la vida a causa de esa locura que se caracteriza por su cobardía y su inutilidad.

A todos les tenemos muy presentes en nuestra memoria y en nuestra indignación.

Muchas gracias por vuestra presencia en este acto.

Mi agradecimiento también al Señor Ministro por sus palabras y su felicitación.

Y a los soldados cuyo mando ostentáis, a los compañeros por vosotros representados, a las distintas Unidades de los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire, y de la Guardia Civil, os hago llegar en estos momentos, con los mejores deseos de mi Familia, la expresión permanente de mi afecto y os reitero la más cordial felicitación en esta Pascua Militar.

¡Viva España!

PALABRAS DEL MINISTRO DE DEFENSA

Señor:

Estos encuentros de la Corona y las Fuerzas Armadas, de Vuestra Majestad, los Ejércitos y quienes los dirigimos, nos deparan en los inicios de un nuevo año la oportunidad de expresaros nuestro afecto por Vuestra Persona y la Real Familia, a la vez que ofreceros, en apretado sumario, el relato de los acontecimientos y decisiones que nos hacen testigos y actores del nuevo modo en que se producen las relaciones entre las Naciones y su trascendencia para la seguridad y defensa de nuestra sociedad.

Pocas veces en la Historia se han originado transformaciones y avances de entendimiento entre los pueblos como las que se han concluido en Europa durante el último año. Decíais, Señor, en vuestras palabras de la pasada Pascua, que se estaban modificando los sistemas políticos, económicos y militares y las ideas de los hombres, y que debíamos permanecer atentos y preparados para interpretarlos y asimilarlos. Os puedo afirmar, Señor, que se ha atendido vuestro consejo y que el Gobierno de España ha estado activamente presente en el diseño de este nuevo orden europeo.

Los dos bloques en que se dividió el mundo después de la Segunda Gran Guerra dividieron también a Europa. Esta confrontación generó un crecimiento constante de los arsenales, en busca de un equilibrio que requería el incremento sostenido de las capacidades militares convencionales y, sobre todo, nucleares. Este escenario se desdibuja al concluirse el Tratado de Fuerzas Nucleares Intermedias, que eliminó, por vez primera, un sistema completo de armas nucleares.

Este Acuerdo es el primer y rotundo paso hacia una nueva situación en la que se abandona la dinámica de permanente aumento de arsenales y se persigue el equilibrio en niveles menores de armamento y fuerza militar. Con esta perspectiva se iniciaron las conversaciones, ya concluidas, para reducir drásticamente el volumen de armamento convencional presente en Europa.

Cuando este proceso caminaba a buen ritmo, las transformaciones políticas en la Unión Soviética y en los países del Este europeo, han superado de forma espectacular los fundamentos en que se basaba: la seguridad no se acrecentaría tan solo por la reducción de las capacidades ofensivas, ya que el diálogo, el conocimiento mutuo y las medidas de confianza abren un camino franco y más prometedor hacia superiores cotas de nuestra seguridad colectiva en Europa.

Por ello la estrategia de los equilibrios con menor entidad de fuerzas no ha alcanzado siquiera a definir una época, al transformarse la percepción del potencial adversario en cooperador, con el que compartir valores políticos si, como todos esperamos, los procesos del Este europeo culminan en regímenes democráticos.

Estas esperanzadas perspectivas abiertas en la vieja Europa tienen sin embargo zonas de penumbra que nos obligan a seguir constantemente interesados en el progreso de estas primeras medidas. Las dificultades e incertidumbres que se presentan en las naciones del este europeo requieren nuestro permanente apoyo para evitar el colapso de su frágil situación, que podría conducir, incluso, a retomar estrategias superadas.

En el año que termina España ha contribuido también al acercamiento de Europa a los países ribereños del Mediterráneo, con el fin de incrementar nuestra seguridad mediante una abierta contribución a su desarrollo, intensificando sus relaciones de amistad y cooperación.

Cuando el proceso europeo parece ser ejemplo de entendimiento entre los pueblos, la crisis del Golfo Pérsico nos confirma que nuestra propia seguridad no puede concebirse ligada tan solo a lo que ocurre en nuestro espacio territorial y en el de nuestros vecinos más inmediatos.

La Carta fundacional de Naciones Unidas obliga a todos los Estados a respetar su igualdad en la soberanía, absteniéndose del uso de la fuerza para dirimir sus disensiones. La violación de este principio, que quiebra la paz internacional, ha determinado que el Consejo de Seguridad, asumiendo muy específicas competencias que la Carta le otorga, haya decidido respuestas progresivas y adecuadas a la situación y evolución de la crisis.

España, que antes de esta crisis había adoptado decisiones de participación activa en la aplicación de resoluciones de Naciones Unidas, y de ello es ejemplo la presencia eficaz de nuestras Fuerzas Armadas en Angola, Namibia y Centro América, se ha mostrado ahora consecuente en esta participación. Junto a nuestros aliados en la Unión Europea Occidental, y sumando nuestro esfuerzo al de otras naciones, contribuimos al restablecimiento de la paz y del orden internacional en la efectividad del embargo marítimo acordado.

Las Fuerzas Armadas españolas están demostrando que se encuentran capacitadas para el ejercicio eficaz de estos cometidos. Las dotaciones de nuestros buques, integradas por profesionales y marineros de reemplazo, se entregan con responsabilidad al cumplimiento de una misión que le encomienda el Gobierno de la Nación, y en la que reciben el respaldo y aliento del Parlamento.

Su Alteza Real, el Príncipe de Asturias, conoció la experiencia de convivir unas jornadas con las dotaciones de los buques, y puedo dar testimonio de que en ella fue compañero y amigo y el mejor Legado del reconocimiento y sentir de la Corona.

Señor, en este marco cambiante en el que hemos de continuar adoptando decisiones, el Presidente del Gobierno ha expresado que España no debe disminuir su preocupación por dotarse de un buen dispositivo de defensa. Por ello el proceso de su planeamiento continúa. Aprobamos en Octubre pasado un nuevo Plan Estratégico Con-



junto que, aun siendo ciertamente transitorio, es el obligado punto de partida racional para estas necesarias reflexiones.

En la permanente preocupación de atender a requisitos de profesionalización, modernidad y efiacia de las Fuerzas Armadas, se abren horizontes donde la complejidad del sistema de seguridad se ha visto incrementada.

Así, en consonancia con nuestro carácter de miembros solidarios de la Alianza Atlántica, y a la vez comprometidos en que Europa sea Entidad política, con una dimensión propia de seguridad, tras la firma del Tratado de París, habrán de modificarse las prioridades del planeamiento y aparecerán ejércitos con diferente estructura, organización y despliegue. Los términos movilidad, flexibilidad e interoperatividad de fuerzas caracterizarán el trabajo de planeamiento que llevamos a cabo.

Las nuevas misiones nacidas de la firma de compromisos internacionales, como son las de verificación y las que genera nuestra cooperación a las operaciones realizadas bajo el auspicio de Naciones Unidas, suponen otro elemento, también nuevo, que debe añadirse en la definición de las Fuerzas Armadas, y un enriquecimiento en los contenidos y comportamientos profesionales.

Para concluir esta nueva concepción habrán de tenerse siempre en cuenta los recursos humanos y económicos que la sociedad puede poner a nuestra disposición, para que este nuevo modelo sea posible y proporcionado al desarrollo de la Nación.

Sería aventurado prentender, Señor, que los resultados que se concluyen del planeamiento de la defensa sean permanentes en el tiempo. La flexibilidad con la que este proceso se concibe nos da confianza para afrontar el futuro de las Fuerzas Armadas, y, por ello, el Ministerio de Defensa ha presentado ante la Ponencia constituida en la Comisión de Defensa del Congreso de los Diputados un avance de todas estas ideas que pretenden ser contribución adecuada a un debate riguroso.

De este debate habrán de concluirse criterios que coadyuven también al modelo y las condiciones de un actualizado servicio militar, que deberá tener su expresión en una nueva Ley que esperamos aplicar a partir de 1992, aunque nuestro esfuerzo se vuelca ya en el plan de su modernización, que contempla un conjunto de proyectos que inciden en aspectos tan diversos como operaciones de reclutamiento, planes de instrucción, actividades, ejercicio de derechos, condiciones de vida en las unidades y ocupación del tiempo libre.

Señor, cuando todavía no hemos concluído el programa de reformas iniciado en 1984, los acontecimientos que Os he relatado se superponen a nuestro propio proceso de adaptación, obligándonos, a redefinir objetivos, despliegues, estructuras y medios.

Hemos analizado los modelos y contenidos de la enseñanza militar adecuados a esta nueva situación, procediendo, además de incorporar la estratificación y los principios del sistema educativo general, a atender la formación continuada de quienes ejercen la profesión militar, a los que la realidad ha llevado a la asimilación permanente de nuevas técnicas y procedimientos.

Además, la conducción y liderazgo de hombres, a partir de la compatibilidad de valores democráticos y estructuras jerarquizadas, requiere una preparación y predisposición intelectual permanentes.

Son estas las premisas que habrán de sustentar los modelos de carrera y las que orientarán las aptitudes personales posibilitando el logro de la propia satisfacción profesional, umbral que debe quedar garantizado a partir de los primeros empleos.

Dedicamos especial atención a la carrera de Suboficial. La Ley Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional determina que esta carrera culmine en sí misma, con una progresión entre empleos que deben tener cometidos que permitan la satisfacción profesional a que me he referido. Debemos romper inercias y atribuir al Suboficial las responsabilidades que su ejercicio profesional demanda en los Ejércitos contemporáneos.

Señor, las Fuerzas Armadas afrontan abiertamente una reforma en profundidad, que supone una actitud decidida de adaptación a nuevas realidades. Son cambios que acepta y sostiene el profesional de los Ejércitos, y que necesitan de la comprensión, apoyo y reconocimiento de la sociedad, de forma que este entendimiento sea catalizador de la misma transformación, fortaleciendo la vinculación de la sociedad con sus Fuerzas Armadas.

Y termino, Señor, con el compromiso de nuestro continuo trabajo, reiterando nuestra lealtad y afecto a la Corona y deseando a Vuestras Majestades, al Príncipe de Asturias y a las Infantas, la mayor felicidad en este año que inica sus días.

En nombre de las Fuerzas Armadas, gracias Señor.

A Vuestras Ordenes.

PASCUA MILITAR 1991

Mensaje del Jefe del E.M. del Ejército del Aire

Tradicional ya, en amplios sectores de la vida nacional, hacer balances y formular propósitos en el umbral de cada nuevo año, el comienzo de 1991 y la celebración de la Pascua Militar, me brindan una nueva oportunidad de dirigirme a los miembros del Ejército del Aire, en primer lugar para expresarles mi más cordial felicitación y después, también para cumplir, desde estas páginas de nuestra Revista, con la tradición, repasando lo que fue el año que acaba de finalizar y planteando en términos generales las líneas de actuación y los objetivos que el Ejército del Aire debe perseguir para cumplir su misión institucional.

Lo que todos hemos aportado al cumplimiento de esa misión puede sintetizarse en los siguientes datos estadísticos: 87.600 horas de vuelo; 135.000 pasajeros; 22.200 toneladas de carga transportadas, se han lanzado 65.887 paracaidistas. Son estos unos pocos datos que muestran el grado de actividad y el esfuerzo de los hombres y mujeres del Ejército del Aire para cumplir sus cometidos y elevar su adiestramiento y preparación. Junto a estas cifras yo creo que debe destacarse también nuestra participación en tareas de carácter humanitario, en un ejercicio de permanente y solidaria alerta para acudir allá donde resulte necesaria la presencia de nuestros medios. Así, en 1990 hemos llevado a cabo misiones de búsqueda y salvamento con un total de 223 personas evacuadas; se han realizado 58 servicios de transporte de órganos para trasplante y 2.016 horas de vuelo en tareas de extinción de incendios forestales.



El teniente general Fernández Sequeiros, Jefe del Estado Mayor del Aire.

Esforzarnos en cumplir nuestros cometidos y elevar nuestra preparación y adiestramiento, es la forma de avanzar en la consecución del primero de los dos objetivos que me planteé, y os expuse, en el acto de mi toma de posesión como Jefe del Estado Mayor, y a los que ahora deseo volver a referirme: "Lograr la máxima eficiencia operativa posible con los recursos disponibles y conseguir la satisfacción y realización profesional de todos los componentes del Ejército del Aire".

Pues bien, al cabo de unos meses como titular de nuestro Ejército, creo estar en condiciones de señalar la vía por la que más decisivamente lo-

graríamos mejorar la eficiencia de nuestra Institución y que puedo concretar en tres factores. El primero es disponer de medios materiales adecuados como los sistemas de mando y control, los sistemas de armas y los sistemas de apoyo.

Por lo que se refiere a este primer factor, y concretamente a los sistemas de mando y control, el programa ACCS, que tiene la máxima prioridad, es objeto de un gran esfuerzo que pronto comenzará a dar sus frutos; pero no ocurre lo mismo en los sistemas de armas, pues, analizado el inventario, es fácil deducir que disponemos de un número excesivo de ellos por lo que se impone una decidida política de racionalización y reducción para adecuar su número a nuestras posibilidades, conjugando los parámetros de personal, material e infraestructura para conseguir una Fuerza Aérea equilibrada y moderna. En cuanto a los sistemas de apoyo entiendo que estamos en el buen camino para mejorar nuestro mantenimiento y abastecimiento; la potenciación de los centros logísticos y el sistema SL 2000 son ejemplos del esfuerzo que se dedica a esta área tan importante de cara al futuro.

El segundo factor que quiero resaltar es el relativo a la profesionalidad de todos y cada uno de los miembros del Ejército del Aire.

Tenemos que mejorar nuestra instrucción y preparación para que el "saber hacer" de los profesionales sea siempre el más adecuado y correcto. Es algo que nos compete a todos, como conjunto y como individuos, y en lo que tenemos que volcarnos y trabajar sin descanso para mejorarnos a nosotros mismos. Hemos de imbuirnos de la idea de que existen determinados puestos para los que, según nuestro nivel, la organización nos necesitará y para los que nos debemos preparar y capacitar adecuadamente pues, llegado el momento, no caben improvisaciones. Es necesario mejorar el nivel de preparación de todos los cuadros dirigentes y clasificar las ideas guías que deben presidir la carrera militar de cualquier profesional en las diferentes escalas.

La ley 17/89 y su desarrollo, ahora en pleno auge, son el punto de referencia indispensable.

El tercer factor lo constituye la disciplina que para el combatiente del Ejército del Aire reviste una especial importancia y significado, pues se le exige, junto a una total identificación y conocimiento del sistema que se pone en sus manos, unas dotes de templanza, sentido de responsabilidad y capacidad de reflexión derivadas de la circunstancia, de quien ha de decidir por sí solo en muchas ocasiones y de quien ha de combatir con solo su saber, su valor y su espíritu de sacrificio. El factor necesario para ello no es otro que la propia autodisciplina y de ahí la importancia que tiene como factor aglutinante de todos los demás, indispensable para el funcionamiento de la Institución con la suficiente cohesión en todos los niveles.

El otro objetivo básico que planteé al llegar a este puesto fue el de lograr la satisfacción y realización profesional de los miembros del Ejército del Aire; quiero, por tanto, reiterar mi propósito de mantenerme siempre sensible a las inquietudes y preocupaciones de mis subordinados; y quiero además transmitir este talante a cuantos en toda la organización tiene responsabilidades ligadas al empleo de nuestro principal recurso, que es el hombre, pues si los problemas propios de nuestra condición militar, como la movilidad, el deterioro de nuestra imagen, la estabilidad familiar y retributiva, etc, no encuentran la acogida y el eco necesario en los distintos niveles del mando, surgen la insatisfacción, la frustación y la queja, se resiente la moral y se propicia el ejercicio del rumor y del bulo, que por ser el peor enemigo, debe ser objeto de permanente acoso para tratar de desterrarlo de nuestro vocabulario y sobre todo de nuestro comportamiento. Para ello debemos establecer canales y procedimientos que faciliten en ambos sentidos, ascendente y descendente, el paso de información veraz y oportuna a cada nivel y que se basen preferentemente en contactos personales frecuentes que permitan recoger inquietudes y situaciones específicas y generales. En esta lucha debemos incluír, también, la protección que debe darse a toda la información que poseamos por razón del cargo que se ocupa, cuya difusión debe ajustarse estrictamente al principio de "la necesidad de conocer".

Conseguir estos objetivos me preocupa, pero es una labor que compete a todos y cada uno de nosotros, cada cual con su cuota de responsabilidad. Debemos desterrar prácticas "maniqueístas" que tiendan a dividirnos en "buenos y malos", "inocentes y culpables", y llegar al convencimiento de que somos un "todo" y, como tal, hemos de actuar.

En estas condiciones , podremos avanzar hacia esa realización profesional que consiste más en estar orgulloso y volcado en el esfuerzo que se realiza, que en obtener recompensas y beneficios por la tarea cumplimentada.

No es necesario, pero sí resulta conveniente, recordar que el Ejército del Aire no es un ente aislado, sino que forma parte de las Fuerzas Armadas, siendo la acción unificada la única forma de actuación operativa posible.

¿Qué hemos hecho, qué estamos haciendo y

qué vamos a hacer para alcanzar los dos objetivos que os propuse en el acto de mi toma de posesión?

Muy sucintamente, para poder ceñirme a los límites de esta breve exposición, puedo señalar que el Ejército del Aire, consecuente con la política definida por el Ministerio de Defensa, fijó unos "objetivos y líneas de actuación preferentes" que abarcan las áreas de doctrina, planeamiento, organización, operaciones, política de personal, formación y perfeccionamiento, condición militar, servicio militar, acción social, material, infraestructura y relaciones públicas – imagen. Estas líneas de actuación, plasmadas en una directiva, están siendo desarrolladas por los distintos organismos y, aunque más lentamente de lo que sería de desear, se ha avanzado ya en bastantes campos.

Prácticamente, todos los organismos responsables han remitido las respectivas propuestas de ejecución de cada línea de actuación y, hasta la fecha, se ha revisado y ordenado la iniciación de cuatro de ellas. Se tiene previsto que en la primera quincena de Enero de 1991 queden revisadas e iniciadas la mayor parte de las restantes.

En el proceso de resolución de los problemas que tenemos planteados, el reconocimiento de que dichos problemas existen es el primer paso y por ello paso importante para salvarlos. Resaltaré los que considero cruciales:

Personal.– El déficit de efectivos que arrastramos en algunas escalas y cuerpos (Aire, Ingenieros Aeronáuticos, Sanidad) tiene diferente incidencia, y por tanto distinto tratamiento, según sean unos u otros. Las diversas medidas encaminadas a paliar el déficit de pilotos (procedentes de otras escalas, militares de empleo) verán sus frutos más a medio plazo, pues aún existe personal con la solicitud de renuncia a la condición de militar de carrera y se han producido bajas adicionales de personal, por pasar a excedencia voluntaria, en un número bastante importante y, hasta cierto punto, inesperado.

En cuanto a los Ingenieros Aeronáuticos, y dada la gran demanda social de estos profesionales, la solución aún es más difícil. Posiblemente el diversificar las especialidades a demandar pueda paliar en parte el problema, que no se resolverá plenamente en un horizonte de varios años.

Inadecuada motivación profesional.– He comentado la necesidad de reforzar nuestros valores profesionales, para que la motivación al cumplimiento de la tarea no tenga que nutrirse sólo de factores externos, sino que los factores internos (moral, aceptación racional de la disciplina, confianza en el mando y en los subordinados...) constituyan un ingrediente indispensable del estímulo que guíe a un profesional dedicado íntegramente a sus cometidos.

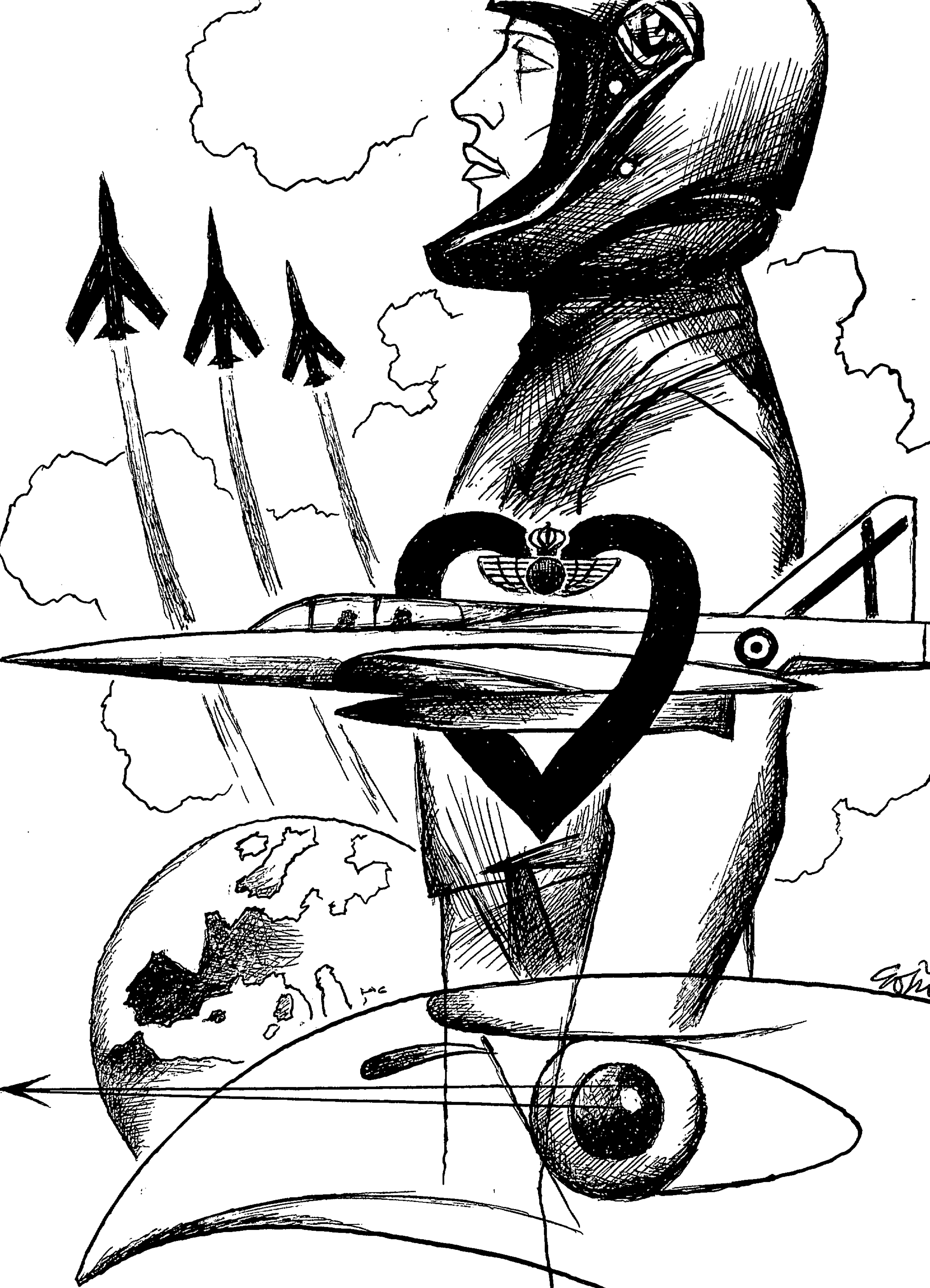
Condición del militar profesional.– Algunas peculiaridades derivadas de nuestra condición militar son hoy fuente de problemas que dificultan la motivación ya mencionada; existen sin embargo, medidas y actuaciones en marcha para paliar la situación, como, por ejemplo, las actuaciones en el tema de la vivienda, derivado de la movilidad que impone nuestra condición, en el que ya se apunta a una solución definitiva.

Imagen.– Es un problema que difícilmente tendrá solución a corto plazo, ni siquiera mediante campañas puntuales encaminadas a mejorar en algún área concreta la consideración que merecemos de los ciudadanos. Es imprescindible que toda la Sociedad lleve a cabo un verdadero esfuerzo educativo e integrador de los sentimientos de todo el pueblo en una concepción de Defensa Nacional, esfuerzo que debe acometerse desde los primeros niveles del sistema educativo, es decir, empezando por las propias familias y las enseñanzas básicas.

Organización.– Dificultades más que problemas, pero que tendremos que superar con esfuerzo y dedicación, también se nos presentarán con la nueva estructura orgánica y funcional del Cuartel General, la Fuerza y el Apoyo a la Fuerza. Esta modificación estructural responde a la necesidad de racionalizar el papel de los Ejércitos teniendo en cuenta la existencia de una estructura de mando operativo, de la que es parte más relevante para el Ejército del Aire el Mando Operativo Aéreo, cuya activación y pleno funcionamiento ha de lograrse a lo largo de 1991.

Realmente subsisten otros problemas menores, algunos en vías de solución y que, en todo caso, son consustanciales con la existencia misma de las organizaciones por la propia dinámica de éstas. El realismo exige, desde luego, tener en cuenta unos y otros y a eso responde el haber enunciado los que pueden ser más importantes; pero en modo alguno el conocimiento de su existencia y de su gravedad debe llevarnos al desánimo, sino más bien al contrario, pues como ya señalé, el conocerlos es dar un paso importante para poder resolverlos, si aplicamos a ello nuestro decidido esfuerzo.

Estoy seguro de que nuestras tradicionales virtudes militares nos impulsarán constantemente para mantener el esfuerzo necesario, con la mirada puesta en el cumplimiento de la misión encomendada a las Fuerzas Armadas en la Constitución, bajo el mando supremo de S.M. el Rey ■



Resumen del año 1990

uevamente acudimos a la cita anual en la que presentamos el número extraordinario con el Resumen del Año. Fue en diciembre de 1985, cuando se inició esta serie y al año siguiente el resumen se incluyó en el número de enero, con lo que fue posible reunir lo más sobresaliente de lo sucedido en el año anterior.

a filosofía de estos Resúmenes Anuales no es otra que la de destacar, para los estudiosos de la Historia y para conocimiento general, los principales hechos ocurridos en el año y que han tenido alguna relación con nuestro Ejército del Aire. La forma de presentarlos ha ido variando, muchas veces por indicación de nuestros lectores, pretendiendo siempre conseguir una Revista más interesante y fácil de consultar. Como cualquier "resumen" no es posible reseñar todo lo ocurrido y, por tanto, depende del criterio de quienes lo realicen, dar más énfasis a unos temas que a otros y hasta ignorar alguno, que para otros tiene importancia. Teniendo en cuenta estas limitaciones y con clara intención de poner en manos del lector unos datos importantes para esa historia del Ejército del Aire que se escribe día a día, presentamos ahora el Resumen del año 1990.

ste será , sin duda, un año que se significará en la historia de la Humanidad. El fin de la "guerra fría" y la reunión de París, del 19 al 21 de noviembre, de los 34 Jefes de Estado y/o Gobierno de todos los países europeos, además de Estados Unidos y Canadá, que culmina una etapa de la Conferencia de Seguridad y Cooperación en Europa. La reunificación de Alemania, apenas un año después de la caída del "muro de Berlín". El desmoronamiento del Pacto de Varsovia y los rápidos cambios políticos de todos los países del Este, empezando por la propia Unión Soviética. La actual "Crisis del Golfo" que,provocada por Irak al invadir y anexionarse Kuwait, ha hecho reaccionar a la mayoría de los gobiernos del mundo, revitalizando una ONU que hoy se hace más necesaria y útil que nunca. Estos hechos, entre otros, son tan importantes que sus consecuencias tardarán mucho tiempo en dar todos sus frutos.

ambién para España y nuestro Ejército del Aire, ha sido un año significativo. Por un lado, la renovación de la llamada cúpula militar de mando. La reestructuración de los Mandos y Cuarteles Generales, así como la del Ministerio de Defensa, culminada últimamente con la creación de la Dirección General del Servicio Militar, respondiendo a una gran reacción popular contra el Servicio Militar Obligatorio. La culminación del programa FACA con la entrega del último avión F-18. Y, por otro lado, la entrada en vigor de la Ley 17/1989 de 19 de julio, Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional, y la falta de su desarrollo reglamentario, junto con una gran escasez de personal, ha producido una gran crisis en los hombres de nuestro Ejército que es seria y muy significativa a todos los niveles.

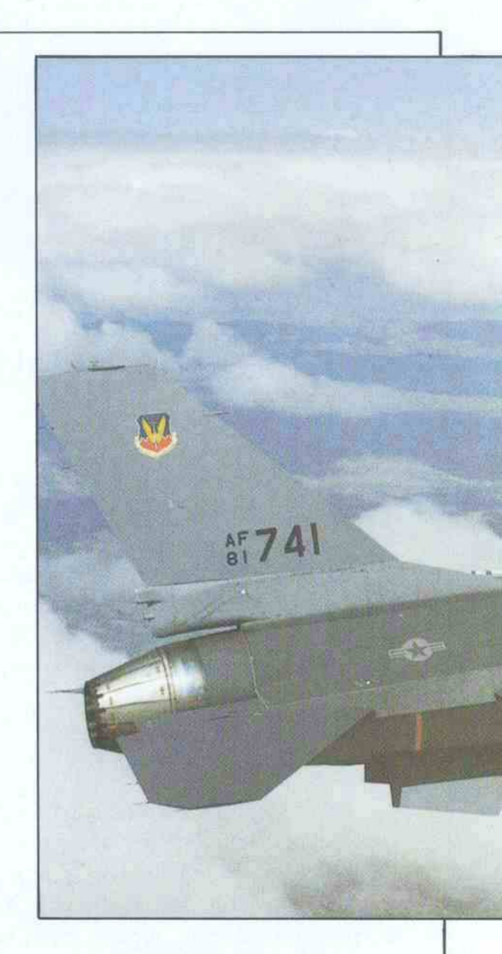
ero ya hemos empezado otro año y con la ayuda de Dios y el esfuerzo de todos, conseguiremos resolver los problemas y que nuestro Ejército del Aire siga cumpliendo sus misiones para bien de España y de los españoles, tal como lo hizo en el año pasado y queda reflejado en las páginas de éste número extraordinario.

Avances de la tecnología aeronáutica en el año 1990

MARTIN CUESTA ALVAREZ
Ingeniero Aeronáutico

La complejidad de la tecnología aeronáutica, hace que no resulte fácil dar una evaluación global de los resultados obtenidos por aplicación en un año de nuevas tecnologías, o consolidación en ése mismo tiempo de las ya iniciadas. Para esta reseña hemos paliado esa dificultad, analizando las áreas más destacadas en las que de hecho ha habido innovaciones en mayor o menor grado. Estimamos que merecen citarse los resultados en 23 áreas, que agrupadas en 5 grandes sectores, son las que a modo de introducción, presentamos en el cuadro adjunto.

Nos permitimos anticipar, que el sector de Tecnología Básica, puede calificarse de sobresaliente; los de Aviación Militar y Aviación Civil como de avances moderados, y los de Helicópte-



I. TECNOLOGIA BASICA

1.-Flujo laminar controlado por alveolos
2.-Flujo laminar controlado por "riblets"
3.-Combustible: Metano Líquido
4.-Combustible: Hidrógeno Líquido

II. AVIACION MILITAR

1.-Nuevos motores
2.-El programa del EFA
3.-El programa del ATF
4.-Aviones de control remoto
5.-Nuevos aviones

III. AVIACION CIVIL

1.-Los grandes "turbofan"
2.-Evolución de los "UHB"
3.-La Aviación General
4.-"Negocios" y "Regionales"
5.-Las grandes aeronaves

IV.HELICOPTEROS Y CONVERTIBLES

1.-Helicópteros avanzados
2.-Helicópteros NOTAR
3.-El "Osprey"
4.-El "Osprey AEW
5.-El "Tilt Wing"

IV. AVIONES CIVILES SUPERSONICOS

1.-El AST/ASTF
2.-NASP
3.-HSCT
4.-SSB



Fig. 2. Los F-16 con motor F 110-GE-129 IPE (fig. 2), se están evaluando desde comienzos de 1990. Alcanzarán así una relación empuje de motor/peso de avión de 0,70/1.

ros y Convertibles, así como el de los Aviones Civiles Supersónicos, pueden calificarse como destacados.

TECNOLOGIA BASICA

Flujo laminar de la corriente de aire sobre el ala: En el año 1990 y con ranking nº 1 nominamos a la puesta a punto, con pruebas en vuelo, de las mejoras tecnológicas para obtener flujo laminar controlado de la corriente de aire sobre el ala, por perforación múltiple alveolar de tamaño capilar, en parte de ella, o por canalizar el aire unidireccionalmente, eliminando las zonas de régimen turbulento.

Cuando el pasado año en éstas fechas, escribíamos para R.A. y A., como estaba la investigación y desarrollo de la Tecnología Aeronáutica, al iniciarse la década de los 90's (R.A. y A. nº 590, En-Feb 1990), decíamos que las previsiones tecnológicas hechas en 1982 eran ya una realidad al iniciarse 1990, si bien de las 9 soluciones propuestas y desarrolladas en 8 años, para reducir el consumo de combustible, 8 de ellas habían sido puestas en práctica tanto en la Aviación Militar como en la Aviación Civil, y tan solo la de obtener flujo laminar había sido conseguida parcialmente, debido a la dificultad tecnológica de perforar el ala a modo de "colador". Decíamos entonces que el tiempo nos diría si también esa solución podría conseguirse. Pues bien, en 1990 se ha puesto en prueba, con resultados altamente satisfactorios, y estamos en línea también con la calificación que dimos a las mejoras aerodinámicas, como de muy necesarias.

La NASA, con la Industria Aeronáutica, ha estado investigando durante los últimos años, en un programa denominado HLFC (Control Híbrido del Flujo Laminar) y se han hecho pruebas en vuelo durante cinco meses de 1990, con un B-757 perforando 6,70 metros del borde de ataque de cada semiala, con un total de 19 millones de orificios, obtenido su taladro por rayos laser. Así se ha conseguido flujo laminar hasta el 65 % de las cuerdas del ala, a partir del borde de ataque, lo que ha supuesto una reducción superior al 10 % de la resistencia aerodinámica.

Pruebas como la descrita van a iniciarse con un avión militar de combate, el F-14; con un avión de investigación de la USAF, el X-21; y con un avión también de investigación, de la NASA, Lockheed C-140.

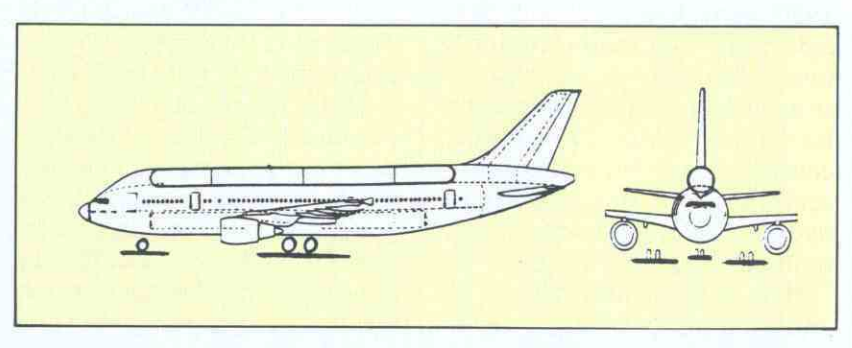


Fig. 1. Deutsch Airbus y Tupolev han firmado un acuerdo en mayo de 1990, para aplicar a un A-300 demostrador propulsión por hidrógeno líquido. Podría volar en 1996.

En Europa, Airbus Industrie está haciendo pruebas en túnel aerodinámico con el estabilizador vertical del A-320, a las que seguirán 3 años de pruebas en vuelo con sistema de orificios para succión del flujo turbulento, de filosofía de diseño HLFC. Hasta ahora, las pruebas en túnel arrojan el resultado de que con un 20 % de la superficie del estabilizador perforada, se consigue una reducción del 1,5 % en el consumo de combustible.

En tanto se comprueban plenamente favorables los resultados del HLFC, Airbus inició el 9 de noviembre de 1989 y ha continuado durante todo el año 1990 pruebas en vuelo recubriendo el 80 % de la superficie del ala de un A– 320, con material plástico denominado "riblet", y se ha comprobado que por guiado unidireccional de la corriente de aire, se reduce el consumo de combustible en un 1,5 %, lo que en un A-320 puede suponer un ahorro anual de 70.000 Kg. de queroseno, y de 310.000 Kg. aplicado al futuro A-340.

Utilización de combustibles criogénicos: Esta innovación ha sido y sigue siendo motivo de especial atención por la Industria Aeronáutica, para la propulsión de aviones con turborreactores, alejándose así de los problemas de disponibilidad y precio del queroseno obtenido del petroleo.

Se van a cumplir 11 años, que para R.A. y A. (nº 472, Abril 1980) escribiera un trabajo titulado : "El hidrógeno Líquido : una posible solución a la crisis" y se expusieran allí las ventajas de los combustibles criogénicos, considerando además del hidrógeno líquido (LH_2), la posibilidad de utilización del metano líquido (LCH_4).

Han transcurrido más de 35 años (concretamente, desde 1954) que se iniciara la investigación de utilizar LH_2 para uso en aviación, y la consideración a partir de 1975 de que pudiera utilizarse tambien LCH_4.

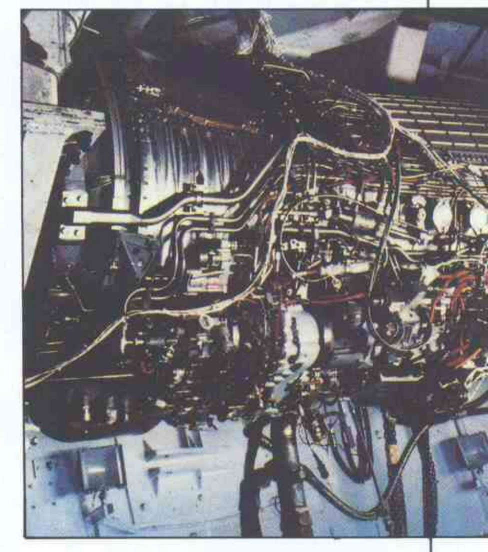
El año 1990 puede ser considerado como el del nuevo origen de las coordenadas del tiempo, para empezar los proyectos de aviones, utilizando dichos combustibles criogénicos. Así : los gabinetes de diseño de Tupolev de la URSS dedicaron largos años de estudio y desarrollo hasta que en abril de 1990 volara un Tu-154, con denominación Tu-155 para el Show de Hannover, en donde fué presentado este trirreactor propulsado por motores Kuznetsov NK-88, utilizando LH_2. Los soviéticos han manifestado que comenzarán la producción del trirreactor TU-156 que utilizará metano líquido, estando previsto que vuele en 1993, y posiblemente, también , un avión de dos motores con hidrógeno líquido. La Compañía Nacional de la URSS, Aeroflot, está planificando instalar una estación en el Aeropuerto de Ivance, en Bratislava, cerca de una planta de producción de combustibles criogénicos.

Además, Deutsch-Airbus y Tupolev, han iniciado los estudios para que en consorcio se hagan pruebas en un A-300 (fig.1),-demostrador, utilizando hidrógeno líquido, pruebas que se prolongarían hasta 1996.

AVIACION MILITAR

Nuevos motores : En el último semestre de 1989, con un F-16 (fig.2) propulsado por un motor demostrador F 110-GE-129 IPE se alcanzaba régimen supersónico entre 1,04 y 1,1 de Mach sin hacer uso de la postcombustión, y otro tanto hacía un F-15 propulsado por dos motores de ese mismo tipo (fig. 3). Estos resultados han abierto las puertas para que los F-16 y los F-15 sean propulsados por ese motor (fig.4), elevándose así la relación empuje/peso de avión de estos aviones, que dentro de los 20 aviones de combate más cualificados (incluídos los futuros EFA y ATF), resultan ser los de mayor relación empuje/peso de avión.





En febrero de 1990, tuvo lugar el primer vuelo del demostrador Rafale (fig.5), propulsado por un F4O4-GE-400 (los dos motores del demostrador son de este tipo) y un M-88-2 de SNECMA, al objeto de comprobar las actuaciones del Rafale con este motor, con el que irán dotados los bireactores Rafale de producción.

El EFA (European Fighter Aircraft): Es de destacar en 1990 la selección, tras dos años de estudio, del rádar ECR-90 de GEC



Fig. 3. Los F-15 con motor F 110-GE-129 IPE, se están evaluando desde comienzos de 1990. Alcanzarán así una relación empuje de motores/peso de avión de 0,90/1.



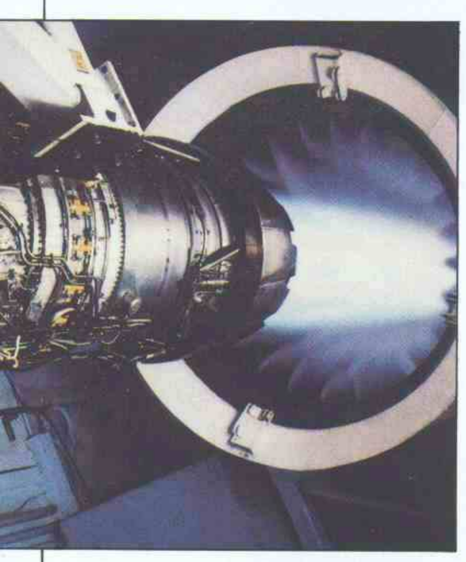


Fig. 4. Motor F 110–GE-129 IPE (Increase Perfomance Engine), que propulsará las nuevas versiones de aviones F-15 y F-16.

Fig. 5. El "Rafale" de Marcel Dassault efectuó el primer vuelo con dos motores diferentes, un M-88-2 de SNECMA y un F 404-GE-400, en Febrero de 1990, para comprobar las actuaciones del M-88-2, que propulsará los "Rafale" de producción.

Avionics y Ferranti; la selección del Computador de Control de Vuelo FCC para el sistema de mandos de Vuelo de accionamiento eléctrico (f.b.w.-fly by wire) y del control del combustible, que también han sido adjudicados a GEC Avionics.

BAe ha ofertado a la Royal Navy, fabricar una versión naval del EFA, con características ASTOVL (Advanced Short Take Off and Vertical Landing). En el EFA naval se combinaría la tecnología básica del motor EJ 200 de Eurojet, con los elementos fundamentales de los Harrier de la familia de motores "Pegasus".

El ATF (Advanced Tactical Fighter): Para mostrar el proceso hasta alcanzar la fase de producción del ATF, y seguir la evolución de los dos aviones que compiten para la selección, el YF-22A (fig.6) y el YF-23A (fig.7), hemos reflejado en el cuadro de la fig. 8, cómo se llegará hasta el ATF normal y su consiguiente versión naval NATF.

Tras haber efectuado el "roll out" y los primeros vuelos, los dos aviones, en 1990, y estar ahora en vuelos de evaluación, se han podido obervar diferencias entre los dos aviones tales como:

-El tamaño del YF-22 es casi el de los F-15, siendo el YF-22 más pequeño que el YF-23.

El YF-22 tiene cuatro superficies de cola, en tanto que el YF-23 tiene dos.

El YF-22 está provisto de toberas orientables para la salida de gases de los motores, en tanto el YF-23 tiene las toberas fijas con optimización de su curvatura.

-Los motores GE y PW generan un empuje similar: unas 35.000 lib. y proporcionan en ambos prototipos de avión, vuelo ligeramente supersónico sin utilizar postcombustión.

-El YF-22 tiene aristas muy definidas, en tanto en el YF-23 predominan las curvaturas.

Ante fundadas dudas de que el programa del ATF se retrasara, por motivos como haberse incrementado su presupuesto inicial

en 200 millones de dólares y los cambios militares habidos en la Europa del Este, se están definiendo aviones alternativos, que podrían suplir al esperado ATF si se demorara su producción más de 4 años. Estos aviones son: el F-15XX y el F-16 "Falcon 21", para el ATF, y el F-18 (fig.9) para el NATF, con las innovaciones que se indican en esta figura. Otras alternativas consideradas son: si el YF-23 resultara elegido se harían dos versiones, una denominada A-12 Average que sustituiría a los A-6E "Introuder" de la Marina, y otra el ATA (Advanced Tactical Aircraft) que sustituiría a los F-111 y a los F– 15 E. También para el NATF está previsto que la sustitución fuera con aviones F-14 en una versión F-14 D con radar Hughes AGP 71, con un sistema de infrarrojos IRST (Infra Red Search System).

Aviones de control remoto: Es un hecho que en 1990 ha cambiado la política de producción de aviones militares en la URSS, si bien aviones espías soviéticos, no tripulados y controlados a distancia (RPV.– Remotely Piloted Vehicle), estaban ya diseñados y su producción parece va a seguir adelante. Estos aviones son : el "Mystyc", conocido como el U-2 soviético, de 20 m. de longitud y 40 m. de envergadura, propulsado por un solo motor Lotarev D-18T o un Sooviev PS-90 A ; el Yakolev RPV, que puede volar en crucero a 140 Km /hora, a alturas entre 100 m y 3000 m., con un peso máximo de 130 Kg., propulsado por un motor de pistón de 32 HP, ayudado en el lanzamiento por pequeños cohetes, y aterriza con paracaídas. Israel, tambien ha fabricado un avión RPV, el IAI/JIMPACS de 8 m. de envergadura y 6 m. de longitud, voló por primera vez durante 80 minutos el día 30 de septiembre de 1990, puede llevar hasta 75 Kg. de carga útil con sistema TV emisor día y noche.

Nuevos aviones.– Citamos como más destacados los siguientes:

– El X-31 de Rockwell/MBB, que se ha probado de 1990, en vuelo, con sistema de orientación de las toberas de escape, que desvía la corriente en 10º. Los planos "canard" pueden rotar hasta 90º. El movimiento de los elevadores y los flaps, combinado con las acciones citadas, controlado todo ello por ordenador, proporciona al X-31 una alta maniobrabilidad. Está propulsado por un F4O4-GE-400 como los del F-18.

-El AMX de Aeritalia/Embraer, voló por primera vez en marzo del 90 en versión biplaza, entrenador.

El 2º prototipo del Grumman X-29 A ha sido ensayado con maniobras en actitudes superiores a 70º, con resultados satisfactorios de maniobrabilidad.

– Las diferencias principales de los Harrier AV8B (fig.10) y el Harrier "Plus" son las de mayor empuje (aproximadamente el nuevo motor genera 23.000 lib.) con RR-Pegasus 11-61 y radar AGP-65 con antena más pequeña. Italia y España necesitan la aprobación de sus respectivos Congresos, para poder efectuar este cambio. En el caso de los AV8B de España, regresarían a USA, de aprobarse dicho cambio.

AVIACION CIVIL

Los grandes "turbofan": La industria Aeronáutica de la propulsión está desarrollando motores de muy alto empuje, (ver reseña sobre Farnborough 90, en R.A. y A., nº 598, nov.1990), siendo de destacar la nueva configuración que está dando SNECMA a sus motores, caracterizados por palas del "fan" muy anchas (WCF.– Wide Chord Fan).

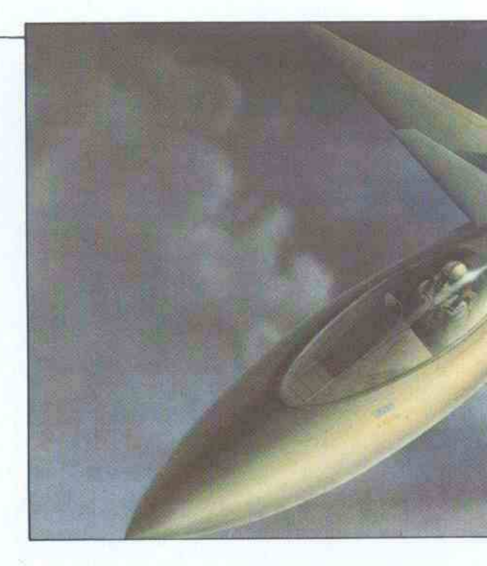


Fig. 6.–Avión demostrador YF-22 A de Lockheed, *(ver*



Fig. 7.–Avión demostrador YF-23 A de Northrop y

Los altos valores de empuje, unido a su fiabilidad están haciendo posible a los bimotores comerciales, poder extender sus operaciones entre pares de ciudades, cuyo alternativo o alternativos estén a 180 minutos de vuelo con un motor parado por fallo. Son la familia de aviones EROPS (Extended Range Operations).

La evolución de los UHB (Ultra High Bypass): han destacado en 1990 para liderar la producción de estos motores, MTU con el CRISP (Counter Rotating Integrated Shrouded Propfan) y Pratt Whitney con el ADP (Advanced Ducted Propeller). R.A. y A. nº 587, Nov. 1989.



...oeing y, General Dinamics, concursante para el ATF ...g. 8).



...Donnell Douglas concursante para el ATF (ver fig. 8).

2 MOTORES
PRATT WHITNEY
YF-119-100

2 MOTORES
GENERAL ELECTRIC
YF-120-100

AVION
YF-22A
LOCKHEED
BOEING
GENERAL DINAMICS

"roll out" con motores General Electric el 29 de agosto y primer vuelo con estos motores, el 29 de septiembre de 1990.

SOLUCION OPTIMA
AVION/MOTOR

ATF

NATF

SOLUCION OPTIMA
AVION/MOTOR

- Decisión: 1-abril-1991
- Comienzo producción: año 1996

- Decisión: año 1995
- Comienzo producción: año 2.000

2 MOTORES
PRATT WHITNEY
YF-119-100

AVION
YF-23A
NORTHROP
MC.DONNELL DOUGLAS

"roll out" con motores Pratt Whitney el 22 de junio y primer vuelo con estos motores el 27 de agosto de 1990.

2 MOTORES
GENERAL ELECTRIC
YF-120-100

Fig. 8. Diagrama de desarrollo para la selección y producción del ATF (Advance Tactical Fighter) y del NAFT (Naval Advanced Tactical Fighter)

La Aviación General : Tupolev va a dotar a su Tu-334 de dos "super contrafan" D-436 T; el prototipo volará en 1992; el Piaggio P180 "Avanti" que obtuvo la certificación en 1989 ha empezado a entregarse en junio de 1990; la FAA aprobó que los Starship puedan volar con un solo piloto; es de destacar el Piper Dual Pac, de dos turboejes PT6B-35F de PW Canada de 850 SHP cada uno, arrastran una sola hélice, actualmente en pruebas, del que se espera su certificación en junio de 1992.

Los soviéticos han revelado recientemente que han puesto ya en vuelo dos aviones que pueden considerarse por su tamaño y utilización como de la Aviación General : El Y amal biturbohélice y el Shukoi S-86, contribuyendo así a la recuperación que a escala mundial está ocurriendo en la Aviación General, tras haber pasado años sin relevancia alguna.

Illyushin ha fabricado en 1990 un ultraligero en dos versiones, una biplaza y otra de cuatro plazas. Son los Illyushin IL-103 versiones ambas que pueden volar a una velocidad máxima de 230 KM./hora.

Aviones del tipo "Negocio" y Regionales.

Es de destacar que CASA de España e Illyushin de la URSS podrían llegar a un acuerdo , tras las conversaciones ya iniciadas, para adaptar el IL-114, con dos turbohélices TV7-117, que voló a principios de marzo de 1990, y que pueda transportar 60 pasajeros e intorducirlo en el mercado de aviones comerciales occidentales y que competiría especialmente con el ATR-72 y el BAe ATP. Se obtendría una contraprestación de ventas del CN-235 en la URSS.

Grandes aeronaves comerciales: Pueden considerarse incluídas en este grupo el AAC del Consorcio Aeritalia/Aermachi/CASA que sería un fuerte competidor del Yakolev-46 que los sovieticos ofrecen al mercado occidental (fig. 11). Como nuevo

gran aerotransporte comercial acaba de certificarse el 8 de octubre de 1990, el MD-11 en el que destaca la configuración de los "wing lets" de los bordes marginales del ala que proporcionan un mayor rendimiento aerodinámico , un estabilizador horizontal de área pequeña y poco peso; un sistema de control del centro de gravedad del avión por transferencia de combustible del estabilizador horizontal, aerofrenos avanzados, y la propulsión por motores de alto índice de derivación (CF6-80C2 de General Electric o PW4.000) el MD-11 competirá principalmente con los B-747, los A-340 y los EROPS de Boeing.

HELICOPTEROS Y CONVERTIBLES

Helicópteros avanzados.–

En diciembre de 1989, ASTA (Aerospace Technologies of Australia), Agusta de Italia y FAMA de Argentina llegaron a un acuerdo para producir el Helicóptero A190. La distribución de trabajos se hizo en diciembre de 1989, las pruebas se harán en 1991 y 1992, año este en el que se hará el primer vuelo, y la certificación se espera para 1993.

Helicópteros NOTAR (No Tail Rotor.– Sin rotor de cola).

Están teniendo un notable éxito, siendo de destacar el MD 530 N de McDonnell Douglas presentado en Heli Expo 90 en el mes de febrero de 1990, y en septiembre en Farnborough 90, con demostraciones acrobáticas, incluído vuelo invertido que le había sido exigido para la certificación. Comenzarán las entregas en el primer trimestre de 1991, ofertado en versión militar y versión civil.

El MD 530 N será fabricado inicialmente a razón de dos unidades por mes, y en 1992 se fabricarán 6 por mes. Está provisto de un turboeje Allison 250-C30 de 600 SHP.

El helicóptero LHX de Boeing-Shikorski (fig.12), será el competidor del LHX de McDonnell Douglas y Bell, que reseñamos en R.A. y A. nº 590 En-Feb.1990.

El "Osprey" (fig.13): Aún cuando a marcha lenta por la inmovilidad del presupuesto que afecta a Bell, Boeing y Allison, continúa el desarollo de este esperado convertible cuyo ritmo normal de desarrollo espera recuperarse en un año. En 1990 se ha concedido a Lucas Aerospace un contrato por valor de 1,7 millones de dólares para suministrar motores de acción criogénica en una gama de potencias de 0'25 W, 0'5 W,1'0 W y 5'0 W, que servirán para refrigerar la admisión de los motores.

El "Osprey" OEW : British Aerospace ha ofertado a la Royal Navy, hacer una variante del "Osprey" para vigilancia marítima con base en portaaviones; se denominaría "Osprey"AEW (Airbone Early Warning), en el que destacará la cúpula de su antena, además de que la cola sería plegable para aparcamiento en portaaviones. El coste del "Osprey" normal será aproximadamente de 25 a 30 millones de dólares, y el de la versión AEW tendría un coste doble.

El "Tiltwing": Correspondiente al programa TW-68 de Japón (R.A. y A. nº 598, Nov 1990) continúa en fase de proyecto y se espera efectúe sus primeros vuelos en 1996.

AVIONES SUPERSONICOS CIVILES

El proyecto del AST (Advanced Supersonic Transport) de BAe y el del ASTF (Avion Supersonique Transport Futur) de Aerospatiale, van a converger en un proyecto único para el cual ya se ha firmado un compromiso preliminar para desarrollar el avión que será el sucesor del Concorde.









*Fig. 9.
El F-18 "Hornet", en su versión 2000, salió de fábrica el año 1987, y está considerado como alternativa al ATF, incorporándole variantes aerodinámicas, planos "canard", mayor capacidad de combustible, mayor empuje y aviónica más avanzada.*

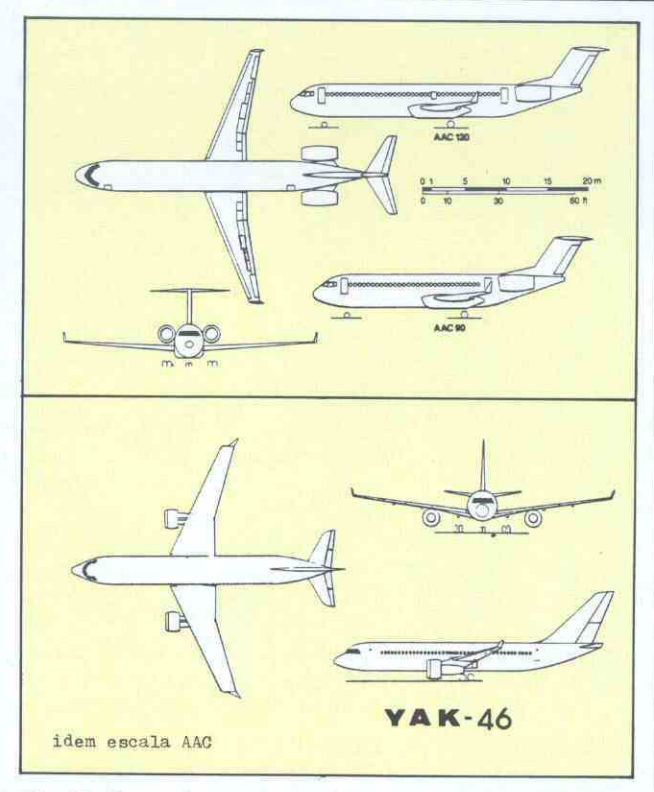


Fig. 11. Dos versiones comerciales, cuyo programa de desarrollo se ha gestado en 1990. Las versiones del AAC son del Consorcio Italo-Franco-Español formado por Aeritalia/Aerospatiale/CASA, en versiones de 90 y 120 pasajeros. El Yakolev de la URSS será para 102 pasajeros.



*Fig. 10.
Italia, España y la Marina USA, han decidido cambiar los Harrier AV8B por Harrier "Plus" de considerables mayores "performances" que aquellos.*



*Fig. 12.
El LHX de Boeing-Sikorsky, competidor del LHX de Mc. Donnell Douglas ha sido presentado en maqueta de tamaño natural en abril de 1990. Dotado de sistema NOTAR (No Tail Rotor.– Sin rotor de cola). El LHX ganador, volará operativamente en 1996.*



Fig. 13. British Aerospace, ha iniciado en 1990 un estudio para diseño de una variante del "Osprey", de características AEW (Airborne Early Warning) para la Royal Air Force y para la Royal Navy del Reino Unido. Se ha firmado un acuerdo con Bell-Boeing.

El programa de lanzamiento está cifrado en 10.000 millones de dólares. Los estudios de factibilidad del consorcio BAe/Aerospatiale durarán 3 años, durante los cuales cada participante invertirá 10 millones de dólares.

El AST de BAe se refiere a un avión de 280 a 300 pasajeros, con radio de acción de 10.000 Km. y vuelo de crucero a Mach 2'2. El ASTF de Aeroespatiale sería de 200 pasajeros con radio de acción entre 10.000 y 12.000 Km. y volaría a Mach 2'4. Paralelamente a los acuerdos BAe/Aerospatiale, se ha firmado otro entendimiento entre Rolls Royce y SNECMA, que con la URSS y Japón colaborarían en el desarrollo de un motor de ciclo variable, según la fase del vuelo fuese subsónica o supersónica.

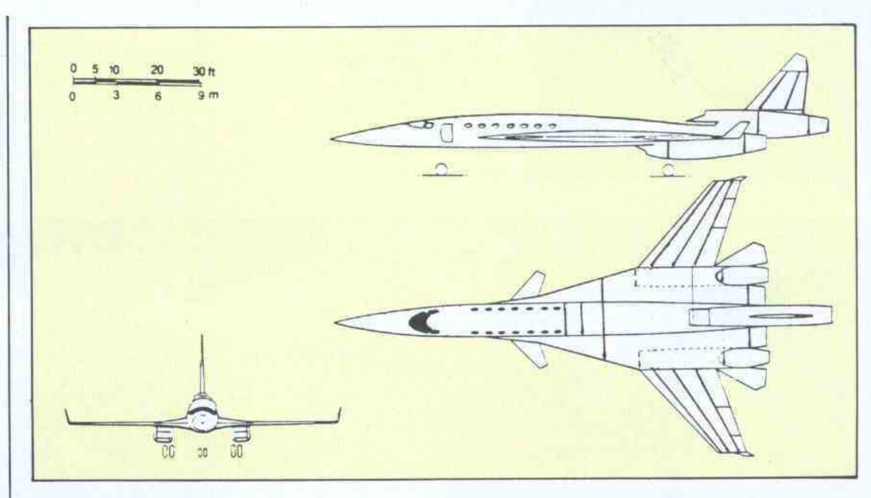


Fig. 24. El trirreactor supersónico SSBJ (Supersonic Bussines Jet), que están diseñando el Consorcio Gulfstream/Sukhoi tendrá un peso máximo de 45 Tm, volará en crucero a Mach 2'2, y tendrá un radio de acción de 4350 Km.

El NASP (National Aero Space Plane), está pasando un mal momento en su desarollo en tanto que el Comité de Defensa del Senado ha aplazado la disponibilidad del presupuesto para 1990 y recomendado se haga un programa conjunto entre Gran Bretaña, Alemania, Japón y la NASA. La decisión de fabricar dos prototipos se tomará en 1993.

PW y GE iniciaron en noviembre pasado negociaciones para hacer un estudio de factibilidad para propulsar un avión supersónico civil (HSCT.– High Speed Civil Transport) que volaría entre 1'5 y 3'5 de Match, y radio de acción 12.000 Km.

El proyecto con más visos de realidad es el soviético/americano SSB (Super Sonic Bussines) de Shukoi/Gulfstream, en dos versiones, la más pequeña para 10 pasajeros, el S-21 (fig.14), y la más grande para 50 pasajeros, el S-51. Los motores serían del consorcio sovietico/británico, Luika/Rolls Royce, que desarrollarían un motor de ciclo variable "turbofan", con índices de derivación próximos a 3'0 para despegue y 0'4 para crucero. Los motores del S-21 tendrán 18.000 lib. de empuje cada uno. Se espera que el S-21 vuele el año 1993. ■

BOLETIN OFICIAL
DEL MINISTERIO DE DEFENSA

PREMIOS "EJERCITO DEL AIRE 1990"

ORDEN 701/39278/1990, de 28 de septiembre, por la que se publica la convocatoria de los premios «Ejército del Aire 1990».

Con objeto de promover la creación artística y literaria y la divulgación y difusión de trabajos relacionados con la aviación española y, en concreto, con las actividades que realiza el Ejército del Aire en sus diferentes aspectos, dispongo:

Artículo 1.° Se convocan los siguientes premios «Ejército del Aire 1990»:

Medios de Comunicación.
Pintura.
Escultura.
Maquetismo.
Investigación Universitaria.

Art. 2.° *Premios para Medios de Comunicación.*-Se concederán al autor o autores de trabajos periodísticos impresos o audiovisuales, publicados o emitidos en un medio español, los premios siguientes:

Primer premio, dotado con 1.250.000 pesetas.
Segundo premio, dotado con 500.000 pesetas.

Los trabajos de prensa escrita se presentarán en recortes de las publicaciones en los que pueda apreciarse la cabecera del periódico o revista y la fecha. En el caso de que no puedan figurar el título ni la fecha, o cuando los artículos vayan sin firmar o firmados con seudónimo, se acompañará un certificado del Director del medio, en el que se indiquen dichos extremos y el nombre del autor.

Para los trabajos de radio se presentará un guión técnico y la grabación magnetofónica de los programas, acompañados de un certificado del Director de la emisora o responsable de la emisión, en que se indiquen el nombre o los nombres del autor o autores del programa y la fecha de emisión.

Los espacios o programas de televisión habrán de presentarse en cinta de vídeo -sistemas Betacam, U-Matic, VHS o Beta-, acompañada del guión técnico de la filmación y un certificado del Director o responsable de la emisión en que se especifique el nombre o los nombres del autor o autores y la fecha de emisión.

Art. 3.° *Premios para Pintura.*-Se convoca concurso para seleccionar obras pictóricas realizadas sobre cualquier soporte y técnica, con un tamaño de 50 por 60 centímetros. Se concederán los siguientes premios:

Primer premio, dotado con 2.500.000 pesetas.
Segundo premio, dotado con 1.000.000 de pesetas.

Las obras deberán presentarse enmarcadas en listón de madera, con objeto de realizar una exposición pública de las mismas, si el volumen y calidad son considerados suficientes.

Las obras que resulten galardonadas con algunos de los dos premios mencionados quedarán en propiedad del Ejército del Aire.

Art. 4.° *Premios para Escultura.*-Se convoca concurso para premiar obras en material definitivo, cuya altura no exceda de 60 centímetros. Se concederán los siguientes premios:

Primer premio, dotado con 800.000 pesetas.
Segundo premio, dotado con 400.000 pesetas.

Las obras galardonadas con alguno de los dos premios quedarán en propiedad del Ejército del Aire.

Art. 5.° *Premios para Maquetismo.*

Maquetas:

Se concederán a las maquetas de aviones o aerostatos que hayan formado parte de nuestra historia aeronáutica. Habrán de estar construidas en cualquier material que asegure su durabilidad y consistencia, reproduciendo fielmente el modelo original elegido, con una escala mínima de 1:10 para aviones de un solo motor y 1:15 para aviones de varios motores. Para los aerostatos fuselados la dimensión mayor será de un metro como mínimo; los esféricos tendrán un diámetro mínimo de 40 centímetros. Los premios serán los siguientes:

Primer premio, dotado con 600.000 pesetas.
Segundo premio, dotado con 300.000 pesetas.

Dioramas:

Se concederán a las reproducciones de cualquier escena o episodio de la historia aeronáutica española. Podrán estar construidos en cualquier material que asegure su durabilidad y consistencia, con una superficie mínima de un metro cuadrado. Los premios serán los siguientes:

Primer premio, dotado con 600.000 pesetas.
Segundo premio, dotado con 300.000 pesetas.

Los trabajos galardonados con alguno de los premios mencionados quedarán en propiedad del Ejército del Aire.

Art. 6.° *Premios para Investigación Universitaria.*-Se convoca concurso para premiar tesis, tesinas o trabajos de fin de carrera de cualquier disciplina universitaria, relacionados con el Ejército del Aire. Los trabajos deberán ser presentados por los Jefes de los Departamentos que hayan intervenido en la dirección de los mismos. Se acompañarán de un certificado del Decano de la Facultad, en que se indiquen el nombre o los nombres del autor o autores, así como la fecha de conclusión y la evaluación del Tribunal correspondiente. Los premios serán los siguientes:

Primer premio, dotado con 500.000 pesetas.
Segundo premio, dotado con 250.000 pesetas.

Art. 7.° Los Jurados encargados de fallar los premios en las distintas modalidades estarán integrados para cada una de ellas por un General del Ejército del Aire, que actuará en calidad de Presidente y con capacidad para dirimir empates; el Jefe de la Oficina de Relaciones Públicas, y cinco personas de reconocido prestigio en los ámbitos de la Comunicación, las Artes y la Investigación Universitaria, que contarán con voz y con voto. La composición de los diferentes Jurados se hará pública en el «Boletín Oficial del Ministerio de Defensa».

El fallo de los Jurados será inapelable, pudiéndose declarar desiertos aquellos premios en los que se considere que los trabajos presentados no cuentan con méritos suficientes

Asimismo, los Jurados podrán proponer la concesión de accésit de hasta 250.000 pesetas a trabajos que, a pesar de su valor, no hayan obtenido ninguno de los galardones previstos.

Art. 8.° Las normas generales de la convocatoria son las siguientes:

a) Podrán optar a los premios establecidos para Medios de Comunicación trabajos publicados o emitidos entre el 1 de enero de 1990 y el 30 de abril de 1991.

b) No se mantendrá correspondencia respecto de los premios ni serán devueltos los presentados en el apartado para Medios de Comunicación.

c) Los trabajos deberán tener entrada antes del 15 de mayo de 1991 en la Oficina de Relaciones Públicas del Cuartel General del Ejército del Aire, calle Romero Robledo, 8, 28071, de Madrid.

d) El Cuartel General del Ejército del Aire se reserva el derecho de publicar, reproducir o difundir los trabajos premiados.

e) La concurrencia a los premios supone la aceptación de la totalidad de las bases de esta convocatoria.

Madrid, 28 de septiembre de 1990.-P. D., el Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, Ramón Fernández Sequeiros.

(Del *BOE* número 256, de 25-10-90.)

ESPACIO 90

Por un clavo... se perdió un Reino

MANUEL CORRAL BACIERO

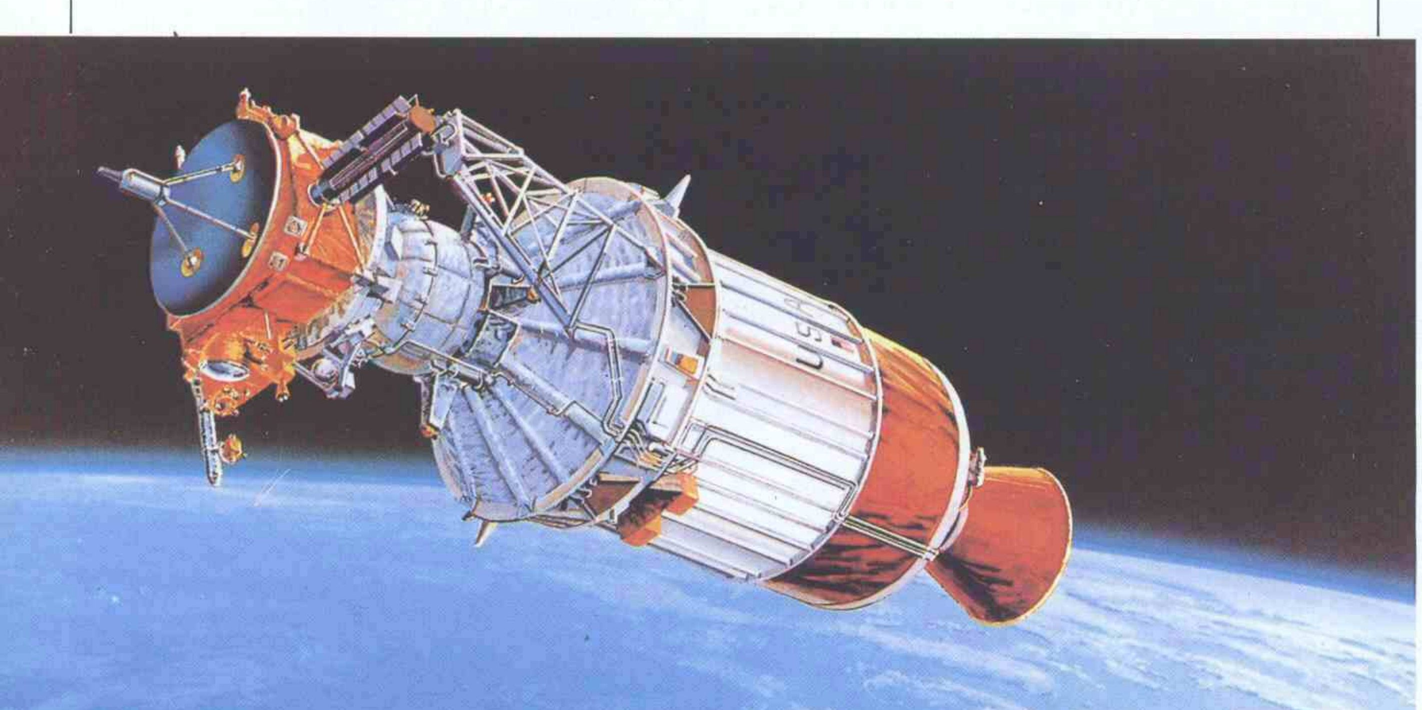
Por un clavo, se perdió una herradura; por la herradura el caballo ... y así hasta la batalla, la guerra y el Reino. El dicho parece proceder de nuestros Tercios en Flandes, aunque, como a todo saber popular, se le asignan diversas paternidades

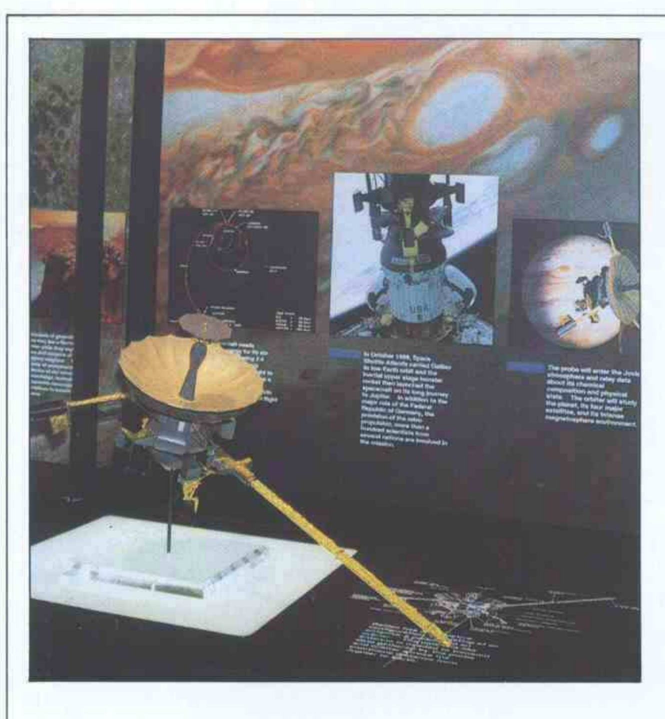
El clavo, como símbolo de que el descuido en lo pequeño puede llevar al fracaso a lo más grande y ambicioso, ha estado flotando con intensidad por toda la actividad espacial a lo largo de 1.990, demostrando lo sensible que es este sector a cualquier actuación que no esté impregnada de la búsqueda de la máxima calidad y la fiabilidad absoluta.

El clavo europeo fue un trapo olvidado en una válvula de suministro de uno de los motores del Ariane 36, que dio al traste con la misión de poner en órbita dos satélites japoneses. A la URSS fue una escotilla la que puso en grave peligro de muerte a los cosmonautas Soloviov y Balandín, cuando el 17 de julio intentaban reparar fuera de la estación MIR la protección termoaislante de la nave Soyuz, con la que habían llegado a la estación el 11 de febrero. Posteriormente, un resfriado de uno de los miembros que les sustituyó demoró un paseo espacial.

Sin embargo, el record nefasto del año le corresponde a la administración espacial norteamericana, sumida en una crisis de confianza ante su futuro por la acumulación de incidentes durante 1.990 y las tensas discusiones sobre las disponibilidades presupuestarias para las actividades de la NASA. Los días "malos" del año fueron pasando así : 10 de abril, un fallo en el sistema hidráulico demora el lanzamiento de Discovery con el telescopio espacial Hubble; 29 de mayo, una fuga de hidrógeno paraliza el lanzamiento de Columbia con Astro-1; 27 de junio, se confirma que el telescopio espacial Hubble, apuesta de una generación de científicos para acrecentar el conocimiento del Universo, añade a los problemas iniciales de antenas, vibraciones, sistemas de orientación y seguimiento de estrellas , la confirmación de que sus principales lentes sufrían una aberración, producida durante el proceso de pulido, que da lugar a la obtención de imágenes de calidad muy inferior a la esperada; 29 de junio, una nueva fuga en Atlantis hace que se paralice todo el programa de lanzamientos; 9 de julio, varios astronautas son sancionados por infringir nor-

La sonda Ulysses inicia su viaje hacia los polos del Sol.





Galileo, otro programa que sigue con éxito su largo viaje a Júpiter.

mas de seguridad aérea que llegaron a producir accidentes en vuelo; 16 de agosto, se pierde el contacto con la sonda Magallanes por un fallo en sus antenas mientras enviaba imágenes de Venus; 30 de agosto, un fallo electrónico impide el lanzamiento de Columbia; 5 de septiembre, esta vez es una fuga de hidrógeno la que impide el lanzamiento del mismo transbordador; 17 y 21 de septiembre, nuevos aplazamientos por diversos incidentes técnicos detectados durante la preparación del vuelo; 31 de octubre, aplazado indefinidamente el lanzamiento de Atlantis previsto para el 9 de noviembre por anomalías en la carga; 5 de diciembre, la misión Astro-1, lanzada en el transbordador Columbia tres días antes, se enfrenta a graves dificultades por fallos en los ordenadores que orientan a los telescopios del observatorio y problemas en las comunicaciones con tierra.

Saldo positivo

Expuesto ya lo negativo, quizás en primer lugar por eso de que “una buena noticia no es noticia”, esta crónica cambia de color para reseñar algunos de los principales logros del año finalizado.

Junto a Voyager I, que se despedía del Sistema Solar enviando la primera imagen que tenemos de su conjunto tomada en condiciones reales, Magallanes comenzó a enviar imágenes de Venus de una resolución muchas veces superior a las obtenidas en anteriores misiones soviéticas o norteamericanas. Los programas de observación enriquecían también sus posibilidades con los frutos de Hubble, menores de lo previsto, pero no por eso menos sorprendentes (será un Rolls Royce a 50 por hora, pero no deja de ser un Rolls, se podría decir), Ulysses iniciaba en octubre su camino hacia los polos del sol, ROSAT, – otro programa que, como el anterior, implica a EE.UU y Europa – era lanzado el 1 de junio para observar las fuen-

ROSAT, laboratorio espacial para análisis de radiaciones X.

UN NOMBRE ESPAÑOL PARA EL ESPACIO

Antonio Elías, 41 años, habría llegado a ser un mediocre titulado en Ingeniería Aeronáutica por la Universidad española, donde acumuló varios suspensos, si no hubiera nacido en Galvestón dentro de una familia diplomática española, lo cual motivó que sólo estudiase en nuestro país el bachillerato y el torcido inicio de una carrera universitaria que le devolvió a Estados Unidos, donde pudo seguir estudios en el Instituto de Tecnología de Massachussets. De allí salió el brillante ingeniero que dirigiría el proyecto de la empresa privada OSC para desarrollar un lanzador ligero de microsatélites desde aviones. El programa, denominado "Pegasus" recibió el espaldarazo el 5 de abril de 1.990, día en que un avión B-52 elevó suspendido en uno de sus planos un lanzador Pegasus con dos microsatélites a bordo, uno de la Armada norteamericana y otro de control de la compañía fabricante. A los 12.000 metros de altura, el lanzador se desprendió iniciando un vuelo autónomo que demostró su viabilidad para poner en órbita polar de baja altura pequeñas cargas útiles.

Una revolución en los lanzadores, quizás no tan pequeña como el nuevo vehículo, que abre las puertas del espacio a múltiples usuarios que tengan necesidades de servicios de no gran envergadura e insuficiente presupuesto para acceder a los servicios de los grandes lanzadores convencionales.

tes de Rayos X, la familia SPOT se ampliaba con un segundo vástago operativo y los soviéticos ofrecían al mercado sus imágenes tomadas desde satélites.

Japón sigue consolidando su programa espacial, que le va a dar en pocos años un papel de primer nivel, con el envío a la Luna de dos satélites de observación Muse A, mientras los satélites de observación militar han recuperado su protagonismo, no sólo por el lanzamiento de un nuevo ingenio israelí, Ofek 2, y la entrada iraquí en la actividad espacial con un lanzamiento , sino por la tensión desatada por este país con la invasión de Kuwait, que ha dado un nuevo vigor a la efectividad y necesidad de mantener el control desde el espacio de las actividades militares.

Europa, a través de ESA, continuaba con su programa científico en el que cabe destacar la "resurrección" de la sonda Giotto, durmiente tras su encuentro con el cometa Halley en 1.986 y ahora reactivada para volver al encuentro de otro cometa en 1992.

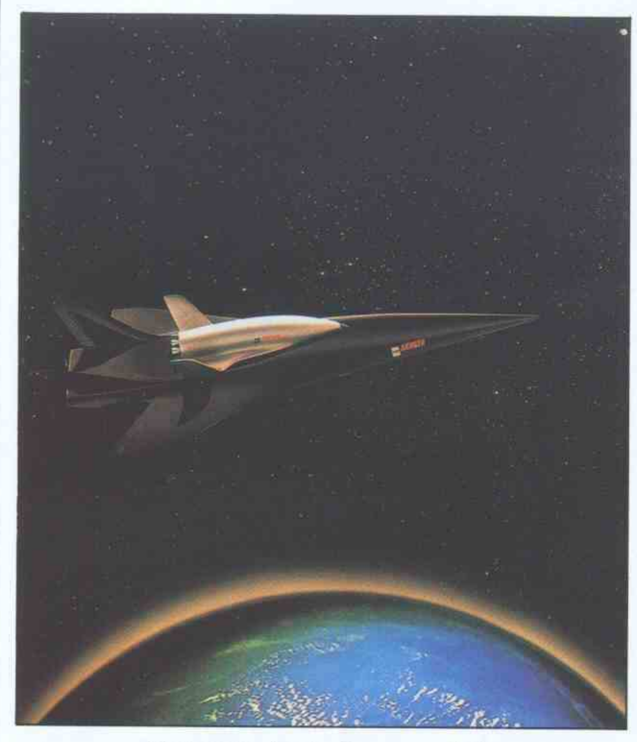
En cuanto a lanzadores, señalada ya la situación general y mientras China consolida su capacidad como potencia lanzadora (el 7 de abril puso en órbita el Asiasat 1 de comunicaciones con un cohete Larga Marcha), incrementando los controles que se han traducido en la inmediata normalización de sus lanzamientos. Estados Unidos continúa la fabricación del transbordador Endeavour y potencia las misiones de lanzadores de un solo uso, hechos a los que se añade la aparición del lanzador Pegasus, desde aviones y para microsatélites.

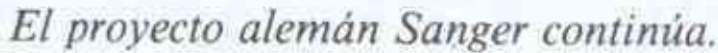
No se debe pasar por alto la capacidad de acción de los transbordadores norteamericanos (cuando funcionan), como puso de manifiesto la misión que recuperó del espacio en enero la plataforma LDEF, dedicada a comprobar los resultados de la exposición por largo tiempo en el espacio de materiales y productos diversos y que amenazaba con "caer sobre nuestras cabezas".

La Estación Espacial Freedom, que interesa a las principales potencias espaciales, sigue siendo el programa occidental puntero, mientras la Unión Soviética presenta su programa de observación de Marte, a la espe-



Satélites lanzados por la misión Ariane 39.





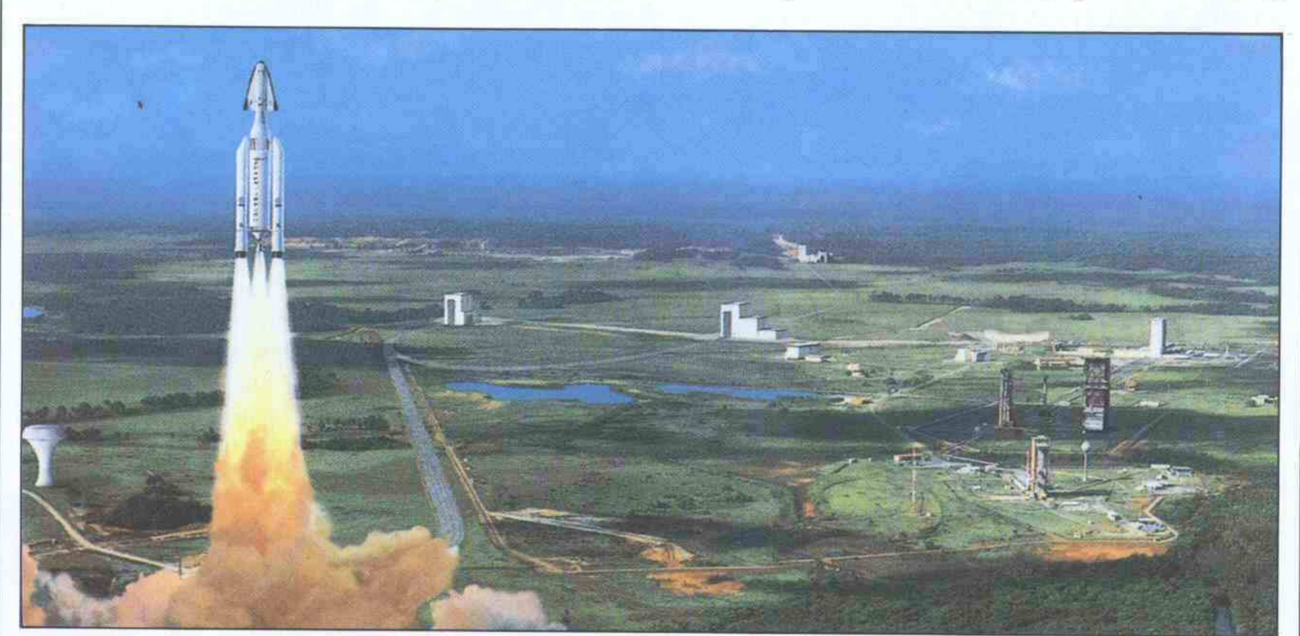
El proyecto alemán Sanger continúa.



Magallanes ha empezado a mandar imágenes de Venus en 1990.

ra de acuerdos para la gran misión tripulada al planeta rojo anunciada por el Presidente Bush y Europa perfila su lanzador Ariane V, su vehículo tripulado Hermes, que puede tener en Almería su aeropuerto de llegada, y va seleccionando sus futuros astronautas, empleo al que han aspirado en nuestro país 444 personas, 182 de las cuales han pasado a la fase de selección para optar a integrarse en el Centro Europeo de Formación de Astronautas.

Por último, recuerde el lector que en el año acabado el hombre fortaleció el dominio del espacio con nuevas ideas, como muestran los proyectos de enviar a la Luna y a Marte velas solares que, movidas sólo por la energía de nuestro astro, llegarán con su inmensa ligereza a sus destinos tras varios años de viaje. Quizás sea el primer capítulo de una nueva forma de despegarse de la Tierra■



Impresión artística de un futuro lanzamiento de Ariane V en Kourou.

1990: El año más largo

RAFAEL L. BARDAJI
Director del Grupo de Estudios Estratégicos (GEES)

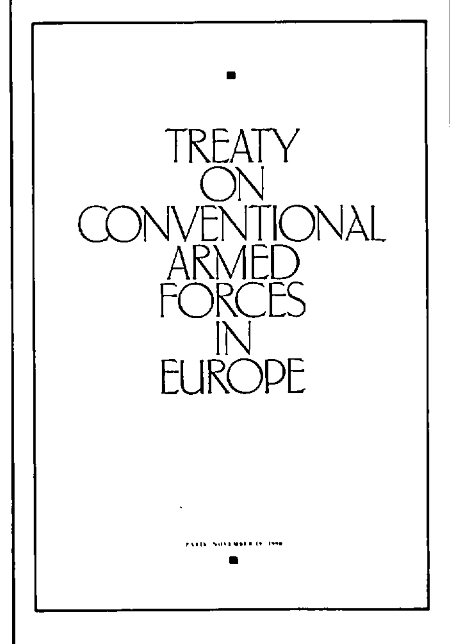
Extrañamente, el año 1990 no sólo ha estado cargado de acontecimientos y cambios profundos en lo político y en lo militar, sino que, además, estratégicamente no coincide con el calendario natural. Podríamos decir que 1990 comenzó, en realidad, la noche del 8 de noviembre de 1989, cuando la caída del muro anunciaba ya la caída del comunismo en los países hasta entonces del "Este". El proceso de cambio abierto en los antiguos aliados de Moscú, su paulatina democratización, sus reformas económicas, por un lado , el buen entendimiento de los grandes, los acuerdos de desarme, tambien anunciaban el nacimiento de una nueva Europa, tal y como los 34 paises de la CSCE, reunidos en París a mediados de noviembre, declaraban.

Pero no sólo por eso 1990 es el año más largo, 1990 no acabó el 31 de diciembre , como podría esperarse, si acaso el 15 de enero, fecha límite para que Irak cumpliese con las resoluciones de las Naciones Unidas y se retirase pacíficamente de su vecino Kuwait al que invadió el 2 de agosto.

El año pasado, es verdad, ha sido un tiempo de cambio, distensión, desarme, cooperación en Europa y para Europa, pero desgraciadamente las esperanzas de una paz perpetua se han visto truncadas por los dramáticos acontecimientos desatados por el afán expansionista de Saddam Hussein. 1991 probará hasta qué punto la fuerza no se ha erradicado de la faz de la Tierra, tal como se soñaba a comienzos del año pasado, sino que, incluso, hay que recurrir a ella para garantizar el orden internacional.

La Europa postcomunista

Cuando el 9 de noviembre pasado caía el muro de Berlín no era únicamente una ciudad artificialmente separada lo que dejaba de existir. En primer lugar, era la prueba palpable de la inevitabilidad del cambio político en los países centroeuropeos con regímenes socialistas impuestos por la URSS desde hacía 40 años; en segundo lugar, ponía de relieve el dramático momento por el que atravesaba la misma Unión Soviética, incapaz de sostener su tradicional glacis de seguridad que le otorgaban sus satélites, y con grandes dificultades para sobrevivir incluso en sus fronteras internas.



Portada del Tratado CFE.

Efectivamente, después de cuatro décadas de comunismo impuesto, allí donde los ciudadanos han podido finalmente expresarse libremente en las urnas no ha sido sólo la dictadura de los Partidos Comunistas lo que se ha visto en juego, sino la existencia misma de dichos partidos. No es este el momento de repasar el día a día de las revoluciones de 1989, sólo recordar que las reformas se iniciaron antes en aquellos países que se enfrentaban a una situación económica calamitosa, como eran los casos de Polonia y Hungría, mientras que en los que los dirigentes se encontraban más seguros en sus puestos por el standard de vida relativo de sus poblaciones – el caso de la RDA, Checoslovaquia y Bulgaria – las reformas se demoraron más. Aunque luego el proceso resultase más traumático al estar más comprimido en el tiempo.

De todas formas, siendo la economía el motivo subyacente , la verdad es que las protestas se transformaron rápidamente en un canto por la libertad política, esfera en la cual se han llevado a cabo estas revoluciones. De hecho, en Polonia, la RDA, Checoslovaquia y Rumanía, el ritmo de las reformas vino impuesto desde abajo, por las poblaciones mismas enfrentadas al poder establecido. Por contra, en Hungría y Bulgaria, el cambio estuvo promovido desde el aparato estatal, aunque mal preparados, acabase por escapar a sus designios.

Una vez lograda la legitimidad popular de los nuevos gobiernos a través de las urnas, se abre la urgente tarea de conseguir la estabilidad política, ausente de la



Cuando el 9 de noviembre caía el muro de Berlín no era únicamente una ciudad artificialmente separada lo que dejaba de existir.

vida de estas naciones en los últimos meses, y la aplicación de medidas de choque que frenen su deterioro económico y conduzca sus economías dirigidas a un libre mercado. Desgraciadamente la falta de resultados en el terreno económico puede acabar generando descontentos populares y una mayor inestabilidad política, algo que nadie desea pero que estos países de la zona, dejados a sí mismos, difícilmente podrían evitar.

Ahora bien, la caída de los satélites es una parte de la crisis que afecta al bloque socialista, la que toca a las fronteras externas del imperio soviético, pero no la única. En sus cinco años al frente de la URSS, Gorbachov no ha logrado ni acelerar ni reestructurar el sistema económico soviético y, sin embargo, ha abierto la caja de pandora de la expresión popular de los sentimientos nacionalistas e independentistas de gran parte de las repúblicas soviéticas. La URSS en 1990 no ha hecho sino hundirse en el caos.

Primeramente porque la Perestroika sigue revelándose como un gran fracaso que no consigue alcanzar ninguna de las metas propuestas. Bien al contrario, las colas han desaparecido de Moscú no por sobreabundancia de bienes, sino por la carencia total de ellos: de 273 artículos de consumo, unos 250 eran inexistentes en los almacenes a finales del 89 y la situación no ha ido sino a peor. Tanto que la URSS hoy depende de la ayuda alimentaria de países como Alemania para poder pasar el invierno. Lo peor, aún queriendo imaginar que la URSS puede pasar por encima de cualquier crisis, es que todo indica que la situación económica no puede mejorar porque las medidas radicales que necesita la economía no están siendo adoptadas.

Pero quizás lo más inestable de esa situación sean sus implicaciones políticas. Las vacilaciones de Gorvachov a la hora de aplicar las reformas, así como la imposibilidad de contentar los nacionalismos, ha generado una oposición tanto a la izquierda como a la derecha del lider soviético que ha acabado con el descrédito total del PCUS como órgano de poder así como de las instituciones centrales. Las elecciones al Congreso de los Diputados del Pueblo, primero , y ahora la reforma institucional promovida por Gorvachov ponen de relieve la descomposición del poder tradicional de Moscú.

Donde más evidente es la pérdida de control por parte de las autoridades del Kremlin es en la cuestión de las nacionalidades. Por un lado, 1990 no ha visto mejorar la situación en las repúblicas musulmanas del sur, en donde hubo violentos enfrentamientos y un clima de cuasi guerra civil entre minorías étnicas y

religiosas. Es más, la creación de frentes nacionales se ha ido extendiendo a zonas como Uzbekistán, Tajikistán y Kazakhstán. En segundo lugar, Gorbachov ha tenido que verse enfrentado a las sucesivas declaraciones de independencia tomadas libremente por los parlamentos de Lituania, Estonia y Letonia.

Es más, la paciencia y moderación de algunas repúblicas, a la espera de un nuevo Tratado de Unión, parecen haberse agotado al conocer el texto del mismo en el que no se les concede la autonomía que aguardaban. Hoy ya parece claro que las fronteras de la URSS se verán modificadas en alguna medida. Los intentos de los estados bálticos por estar presentes en la cumbre de París del pasado noviembre no es sino un símbolo premonitorio de ello. Ya no se trata de mantener la unidad sino de saber si la desintegración sucederá de manera súbita o lentamente.

El desarme en Europa

El domingo 18 de noviembre se firmaba en París el Tratado de Fuerzas Convencionales en Europa (CFE) y que se había negociado laboriosamente en Viena desde marzo de 1989. Era un acuerdo esperado. En realidad, cuando comenzaron las conversaciones informales allá por 1986/87, eliminar las disparidades y asimetrías convencionales que favorecían al Pacto de Varsovia era una necesidad urgente, particularmente tras el Tratado de Washington que eliminaba los sistemas nucleares de alcance medio en el suelo europeo. Sin embargo, en este año y medio largo de negociaciones, los acontecimientos políticos en centroeuropa, esa caída acelerada del comunismo en los mal llamados "Paises del Este", la reunificación de Alemania, así como la creciente descomposición del poder político en la URSS, unida a su clara incapacidad para la reforma económica, han hecho de las CFE unas negociaciones caducas, sobrepasadas por los acontecimientos políticos y, en gran medida, irrelevantes en términos de seguridad. El Tratado CFE sólo limita los riesgos del viejo orden europeo, un orden que ya no existe más.

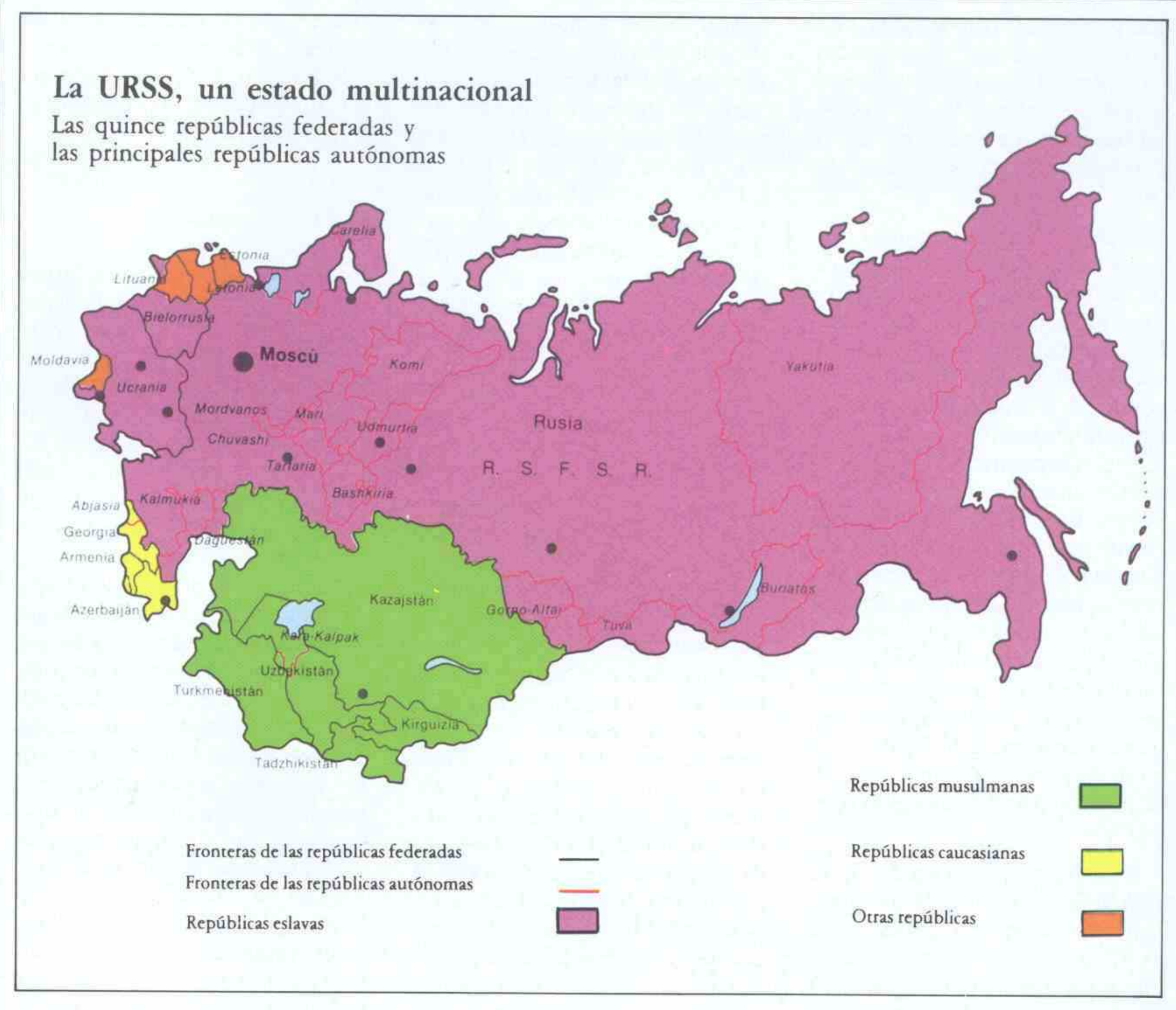
En primer lugar, porque el Pacto de Varsovia en tanto que entidad militar ha dejado de existir. Sus países miembros, a medida que avanzaban en su "descomunistización", iniciaban una senda de desarme unilateral y reestructuración de sus fuerzas al margen de los designios de Moscú o de los planes operativos del Pacto. El impacto inmediato en las CFE ha sido la pérdida de cohesión de una de las partes en la negociación, salvada sólo con la ficción de seguir considerando dichos países aliados de Moscú.

En segundo lugar, porque las negociaciones abiertas entre estos países y la URSS para la reducción de la presencia militar de ésta en su suelo o su total eliminación, rebajaba sustancialmente el peligro de un ataque sorpresa y dificultaba enormemente, incluso, una operación de envergadura desde la propia Unión Soviética. Lo que hasta 1989 era un cordón sanitario para la URSS, se ha convertido en un inesperado espacio de seguridad para los occidentales.

En tercer lugar, porque la reunificación de Alemania consiguía acordar los plazos de retirada total de las fuerzas soviéticas estacionadas en la hasta entonces RDA, así como una profunda reestructuración del ejército de la RDA, eliminando por completo una fuente potencial de riesgos. No es que fuera inimaginable reducir los Mig-29 en el inventario de la RDA, éstos vuelan ahora al servicio de la Alemania aliada, miembro de la OTAN.

Por último, porque los miembros de la OTAN, deseosos de obtener los más altos "dividendos de la paz", se han embarcado tambien en sustanciales reducciones de sus fuerzas, sin esperar el resultado de las negociaciones de Viena y, hasta cierto punto, haciendo que los techos fijados por el Tratado (20 mil carros, 20 mil piezas de artillería, 30 mil blindados,6800 aviones de combate y 2 mil helicópteros de ataque) y que en su día parecían un sueño a alcanzar, sean hoy desproporcionadamente elevados.

Es verdad que las reducciones previstas en las CFE no son suficientes y que, de acuerdo con los números, la URSS seguirá siendo la principal potencia militar en el Continente. Por tanto, sujetar a la URSS a través de un acuerdo podría otorgar un cierto grado de predecibilidad sobre su potencial bélico futuro. Por otro, el intrusivo y elaborado sistema de verificación puede resultar en un valor altamente positivo que permita estabilizar la situación y generar mayores medidas de confianza por sí mismo.Sin embargo, el supuesto básico sobre el que se fundan ambas afirmaciones, que la URSS continuará presentándose como una amenaza, es verdaderamente lo problemático.Podría ser así si la URSS siguiese existiendo tal y como la conocemos hoy, si la reforma económica llegase a producir algunos resultados, estabilizase la situación política y permitiera una sostenida modernización militar. Pero nada nos puede hacer estar seguros de esa evolución, todo lo contrario. Como hemos apuntado antes, los signos que se evidencian en la actualidad soviética más bien apuntan a un creciente clima de desorganización en el que el poder político central se encuentra totalmente desbordado. Las CFE, por



Para la URSS ya no se trata de mantener la unidad sino de saber si la desintegración sucederá de manera súbita o lentamente.

tanto, son un tratado que, en gran medida, nace muerto. O sin proyección de futuro.

¿Un nuevo orden europeo?

Hay momentos en la historia en los que se condensa y simboliza el cambio de un orden a otro. Así, la Paz de Westfalia de 1648, el Congreso de Viena en 1815, 1920 con la Liga de Naciones, Yalta en 1945 y ahora, si hacemos caso de las declaraciones, la Carta de París para una Nueva Europa firmada por 32 países europeos más EEUU y Canadá este mismo mes de noviembre.

La Paz de Westfalia puso fin a las guerras de religión que asolaban el imperio y reorganizó el mapa político de los incipientes Estados en torno a la política de equilibrio de poderes. El Congreso de Viena pretendía poner un coto a los nacionalismos desatados por Napoleón estableciendo, a su vez, que los monarcas concertaran sus acciones. Yalta simboliza la división del mundo en esferas de influencia y, por derivación, la cesión de media Europa a la Unión Soviética como bien nos ha recordado durante más de cuatro décadas la existencia de dos Alemanias. ¿Qué nos ofrece ahora la Carta de París?

En primer lugar, la Carta cierra el paréntesis que hemos vivido en Europa, desde 1945, esto es, sella el final de la división del continente, sentencia la muerte del enemigo, reconoce, en suma, que la bipolaridad ha muerto. En este sentido , es un gran paso histórico producto de los cambios ocurridos en el Este durante el año pasado y que permiten que todos los europeos sin excepción comiencen a entenderse en el mismo lenguaje diplomático. De ahí que sea comprensible la alegría con que la reunión de la CSCE de la que ha salido, saludaba a una Europa ya sin telones de acero político-ideológicos, y

que la propia Carta dedique gran espacio a ensalzar las virtudes del régimen democrático-liberal y vuelque gran parte de sus esfuerzos institucionales en la supervisión de elecciones libres entre los signatarios.

Pero la Carta es algo más que un certificado de defunción de un orden que ya no existe, tambien nos promete un nuevo orden internacional para Europa a través del respeto al código de conducta plasmado en el texto. Básicamente el repudio a la fuerza y el reforzamiento de las relaciones amistosas y de cooperación. Desgraciadamente, la Europa del postcomunismo, siendo una positiva novedad respecto a las décadas de confrontación que hemos vivido tras la II Guerra Mundial, no sólo deja a los europeos sin amenazas directas y dueños de su destino, sino que los deja tambien frente a sus tradicionales problemas que la guerra fría había mantenido congelados.

Efectivamente, la caída de la Unión Soviética y un relativa decadencia norteamericana, esto es, la quiebra de las superpotencias a nivel global, no se ha visto reemplazado todavía por un nuevo equilibrio. Al contrario, en suelo europeo el fin de la bipolaridad se ha traducido más bien en un despolarización en la que ninguna nación cuenta, de momento, con la fuerza, la riqueza o la habilidad para convertirse en el nuevo líder. En este sentido, es extraordinaria la semejanza de esta nueva Europa con la Europa de siempre, particularmente la de comienzos de siglo. Ahora, en política, los vacíos no existen y cuando se producen tienden a ser llenados rápidamente. Por ello, tras la II Guerra Mundial, europeos occidentales y norteamericanos se aliaron a fin de contrarrestar la amenaza que pesaba sobre ellos desde la URSS, la única potencia deseosa de convertirse en hegemónica, incluso por la fuerza. Para salvarse de una superpotencia expansionista había que aliarse a la otra. De no haber detentado la URSS y los EEUU una neta supremacía sobre el resto, se habría vuelto a la manera más conocida de impedir que una nación se elevara irresistiblemente sobre las demás: el balance de poder, el juego flexible y cambiante de pequeños y medianos poderes temerosos del grande. ¿Es esta la nueva Europa a la que vamos? ¿Una vieja nueva Europa?.

En la medida en que el equilibrio de poder terminó siempre de manera dramática y violenta, pocos pueden sentirse tentados por un esquema tal. Y, desde luego, los dignatarios que firmaron la Carta de París no parecen estarlo. Bien al contrario, la CSCE y su documento son exponente de una visión neo-liberal e institucionalista que confía plenamente en que el establecimiento de foros multilaterales sirve para garantizar la paz y la estabilidad entre sus miembros. Desgraciadamente el registro de la historia europea no permite ser muy optimista al respecto. Las instituciones en sí no garantizan nada, sólo las instituciones fuertes, que puedan imponerse sobre las partes, son efectivamente estabilizadoras.

¿Es la Carta de París el cimiento de una organización fuerte? De momento no lo es. Es cierto que se ha dotado de una incipiente burocracia, que ha creado una Oficina pro Elecciones Libres y un Centro de Prevención de Conflictos, pero el funcionamiento básico sigue siendo el de siempre: cualquier estado puede ser miembro sin requisitos, a diferencia, por ejemplo, del Consejo de Europa donde la democracia liberal es condición sine qua non para pertenecer; los acuerdos, por otra parte, se basarán en el consenso, lo que significa que siempre se lograrán a la baja y difícilmente podrán imponerse si alguna de las partes muestra su disconformidad.

El desorden mundial

En cualquier caso, el futuro europeo se presenta más benigno que el presente mundial, pendiente de una solución a la crisis abierta tras la invasión iraquí de Kuwait. Saddam Husseim ha puesto al mundo entre la espada y la pared: o luchar para garantizar el orden o contemporizar con alguien que pisotea todo tipo de convenciones internacionales y de derechos humanos. Es verdad que la mera posibilidad de tener que recurrir al uso de la fuerza contra Irak despierta todo tipo de temores pues, como suele decirse, las guerras se sabe cómo empiezan pero no cuando ni cómo acaban y, en cualquier caso, siempre lo hacen con dolor y destrucción. Y es cierto que hay guerras que no resuelven nada, pero a veces hay paces que tampoco. El día 15 de enero Saddam Husseim seguia empeñado en desoir las resoluciones de Naciones Unidas, y como consecuencia la coalición antiiraquí, el mundo occidental, decidió recurrir al uso de la fuerza armada. Ninguna victoria será gratis, eso es obvio cuando hay una guerra de por medio, pero ninguna víctima será tampoco gratuita. Dejar que la agresión obtenga algún beneficio quizá hubiese permitido pasar unos meses en paz, pero tarde o temprano acabaríamos lamentándolo. Hoy Saddam ha ocupado Kuwait y desafiado a la comunidad internacional amparado en un millón de hombres desigualmente pertrechados. ¿Qué no hubiese sido capaz de hacer cuando poseyera misiles de alcance estratégico y armamento nuclear? ■

Una Conferencia para la Seguridad y Cooperación en el Mediterráneo

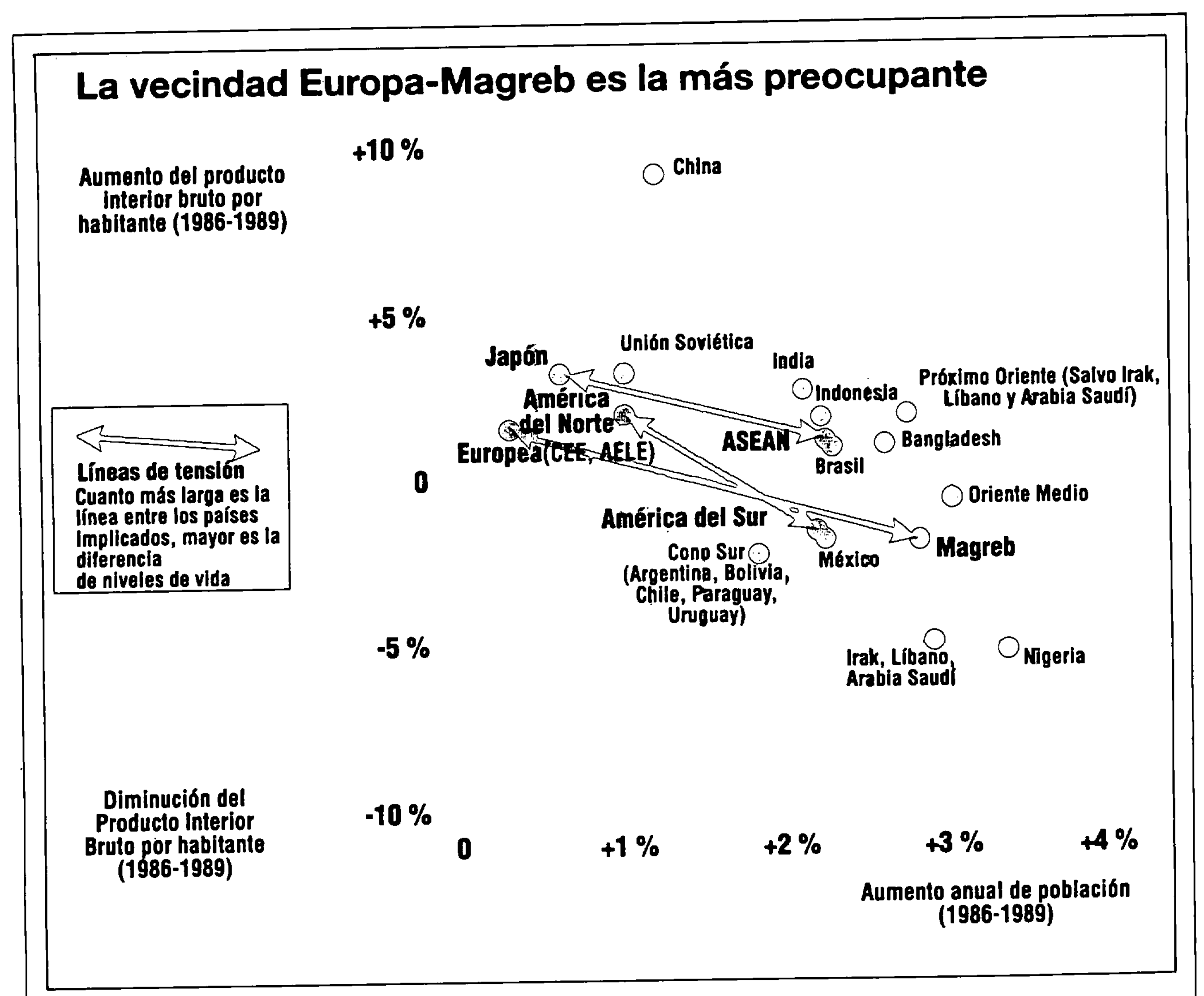
JOSE SANCHEZ MENDEZ
General de Aviación

El año 1990 pasará a la Historia como uno de los más decisivos y prometedores de la política internacional, ensombrecido solamente por la crisis del Golfo originada por la invasión de Kuwait. La dramática caída del comunismo y el establecimiento de la democracia en la Europa del Este, los profundos cambios sociales, políticos y económicos habidos en la Unión Soviética, la unificación de Alemania, la Cumbre de la Conferencia de la Seguridad y Cooperación en Europa – durante la cual se firmó el Tratado CFE de reducción de fuerzas convencionales – y la continuidad del proceso de democratización y vuelta al multipartidismo en el Tercer Mundo, son los principales hitos de un periodo histórico donde la multipolaridad ha venido a sustituir al orden internacional surgido tras la II Guerra Mundial.

En este nuevo mapa político, la distensión Este-Oeste y la crisis del Golfo Pérsico, han hecho que Europa Occidental perciba que los riesgos pueden provenir no sólamente del Este, sino del Sur o de otras direcciones y que el Continente tiene una nueva frontera, el Mediterráneo. Hasta ahora la Comunidad Europea ha estado influída por una mentalidad atlántica, e incluso continental y falta de una sensibilidad y percepción mediterráneas, derivadas del desconocimiento y desinterés de los países anglosajones europeos de los temas del Mare Nostrum, pudiendo igualmente suceder que en este grupo de naciones de la Comunidad aparezca una tendencia dominante centroeuropea tras la unificación de Alemania. Solamente España, Francia e Italia poseen una política mediterránea, por lo que a través de los llamados "grupos de reflexión" bilaterales fueron llegando a la conclusión de que había que hacer frente a los desafíos futuros de las relaciones entre las naciones ribereñas.

En los años setenta comenzaron a surgir diversas iniciativas destinadas a establecer un sistema que permitiese las relaciones entre los países del Mediterráneo a fin de contribuir a la estabilidad de la zona, uno de cuyos precursores sería Fernando Morán – quién más tarde ocuparía la dirección de la política exterior española -, posteriormente el presidente francés Mitterrand relanzó la idea durante su visita a Rabat en 1982, pero su plan fracasaría por los recelos argelinos, temerosos de que pudiera representar un respaldo a Marruecos. Durante la segunda fase de la Conferencia de Seguimiento de Madrid en 1983, algunos estados, como España, insistieron en la necesidad de buscar soluciones a la seguridad y estabilidad en el Mediterráneo. El Primer ministro italiano Betino Craxi volvería a relanzar la propuesta en 1986, la cual no llegaría a fructificar, por lo que más tarde el grupo mediterráneo de los Países No Alineados reunidos en Brioni y, encabezados por Argelia y Yugoslavia, propugnaron una nueva política para toda la cuenca en la que había que incluír también los problemas de la seguridad.

Pero sería 1990 el año en el que el tema Mediterráneo cobraría su auténtica dimensión, al ser presentado en dos foros internacionales muy distintos. El primero fue en la reunión de Canadá sobre "Open Skis", celebrado en febrero, y durante la cual el Ministro español de Asuntos Exteriores Fernández Ordóñez, llamó la atención sobre la necesidad de convocar una Conferencia del Mediterráneo, inspirada en el modelo de Helsinki. La iniciativa española alcanzaría una mayor resonancia, cuando en plena crisis del Golfo y aprovechando un seminario sobre medio ambiente del Mediterráneo dentro del ámbito de la CSCE, celebrado en Palma de Mallorca a finales de septiembre, España e Italia presentaron conjuntamente una iniciativa para formalizar una Conferencia de la Seguridad y Cooperación del Mediterráneo o CSCM.



Nota.– El mapa tiene naturalmente su centro en Bruselas.
Del artículo de Pascal Lamy, Consejero personal de Jacques Delors, Presidente de la Comisión Europea de la CE, publicado en el suplemento de "El País" en su número de 17 de diciembre pasado, bajo el título "El mundo de los 90".

Los factores de la inestabilidad mediterránea

Son muchos los intereses que entran en conflicto en esta parte del mundo. En el sentido Norte-Sur existen graves desequilibrios socio-económicos, políticos y culturales que pueden ser focos de tensión o de crisis. En el eje Este-Oeste entran en colisión las áreas de influencia occidental y oriental con la presencia militar de los EE.UU. y de la URSS. En la orilla norte el hecho nacionalista puede estallar en los Balcanes. Por último en el sentido Sur-Sur se mantiene el enfrentamiento árabe-israelí, que junto con el expansionismo islámico, la proliferación de armamento nuclear, químico y bacteriológico, la existencia de conflictos de baja intensidad y de ambiciones hegemónicas, pueden provocar situaciones internacionales muy graves, incluída la crisis bélica.

Casi coincidente con la línea de fractura que presentan los mapas geológicos en el área mediterranea, existe otra que marca las diferencias socio-económicas entre las orillas Norte y Sur. Los países del Norte de Africa se encuentran con un serio factor demográfico, donde el índice de crecimiento de la población es del orden del 3% anual, por lo que cabe esperar que los actuales 60 millones de habitantes de los países de la Unión Magrebí Arabe (UMA) pasen a ser unos 130 millones en el año 2025. Para los países occidentales europeos este aumento de población supone un peligro de desestabilización social, ya que hacia ellos se establecerá una corriente migratoria de proporciones inaceptables, pues se estiman alrededor de 25 millones de norteafricanos los que se

desplazarán en busca de un puesto de trabajo, encontrándose España en el centro de esta ruta de paso casi obligado, cuando no de destino.

El nivel de pobreza, a veces por debajo del umbral de miseria, injusticia social y falta de planificación y gestión racionales de recursos, acentúan el descontento y favorecen la desestabilización, lo que conduce inexorablemente a la contestación social y a los desórdenes públicos, que pueden llevar a situaciones críticas como las ocurridas en la ciudad de Fez el 14 de diciembre pasado. El descontrolado crecimiento urbano, favorece la despoblación rural, y donde la mecanización apenas ha llegado al campo. A su vez la inestabilidad de los precios del petróleo agudiza la crisis económica, que se agrava particularmente en aquellos países que no son productores. Todo este cúmulo de factores ha llevado a estas naciones a unos niveles de endeudamiento internacional insoportables para sus capacidades económicas, estimándose que el total de la deuda externa de los países de la cuenca mediterránea no pertenecientes a la Comunidad Europea en el año 1988 se elevaba a la cantidad de 172.459 millones de dólares. Dicha deuda alcanza un coeficiente cada vez más importante en las balanzas nacionales, por ejemplo en Marruecos en el año 1989 la deuda externa fue un tercio de su balanza comercial. Ello ha incidido tan seriamente en la renta per cápita de la mayoría de estos países que ha hecho que su crecimiento se haya estancado prácticamente, hasta el punto que con la excepción de Israel y Libia, todos los países de la cuenca mediterránea situados en el arco que va desde Turquía y Líbano hasta Marruecos tuvieron en 1988 una renta inferior a los 4000 dólares.

El Sur mediterráneo se encuentra hoy día frente a una profunda crisis de identidad, tras el fracaso de los distintos modelos político-económico ensayados hasta la fecha y donde no existe un contexto social lo suficientemente fuerte para evitar imprevistas y fuertes contestaciones sociales. Es por ello por lo que el integrismo islámico se ha encontrado con un favorable caldo de cultivo en esta zona, pues más que una renovación religiosa se trata de una reacción que se efectúa por medio de una lectura política del Islam. Según el profesor Etienne, del Instituto de Investigaciones y Estudios sobre el Mundo Arabe y Musulmán de la Universidad de Aix, “los movimientos islámicos, más allá de su diversidad, son portadores de una ruptura con la sociedad occidental y con los valores fundadores nacidos de la descolonización – tercermundismo y socialismo árabe -. Se oponen a un Islam de compromiso y para ellos el Corán es su constitución. Pero el integrismo no es una teología”. El rechazo de lo occidental ha originado una peligrosa reacción racial en determinados sectores sociales europeos que podría hacer inviable el reencuentro entre dos civilizaciones, entre dos culturas que pueden ser complementarias entre sí.

La caída del comunismo ha supuesto en la Europa Central y Oriental el brote de adormecidas diferencias étnicas y nacionales, de las que no se salvan algunos países mediterráneos y que pueden poner en peligro la existencia de ciertos estados como Yugoslavia e incluso Albania, enfrentados recientemente a causa de los incidentes de Kosovo entre serbios y albaneses y que han venido a revalorizar el concepto de la étnia como recurso político. Tras la muerte de Tito se agravaron las diferencias entre las ocho repúblicas y regiones autónomas que conforman el mapa político de Yugoslavia, que puede llevar a una ruptura en el seno del país y provocar su desaparición como nación, lo que traería muy graves consecuencias para todo el área mediterránea (*)

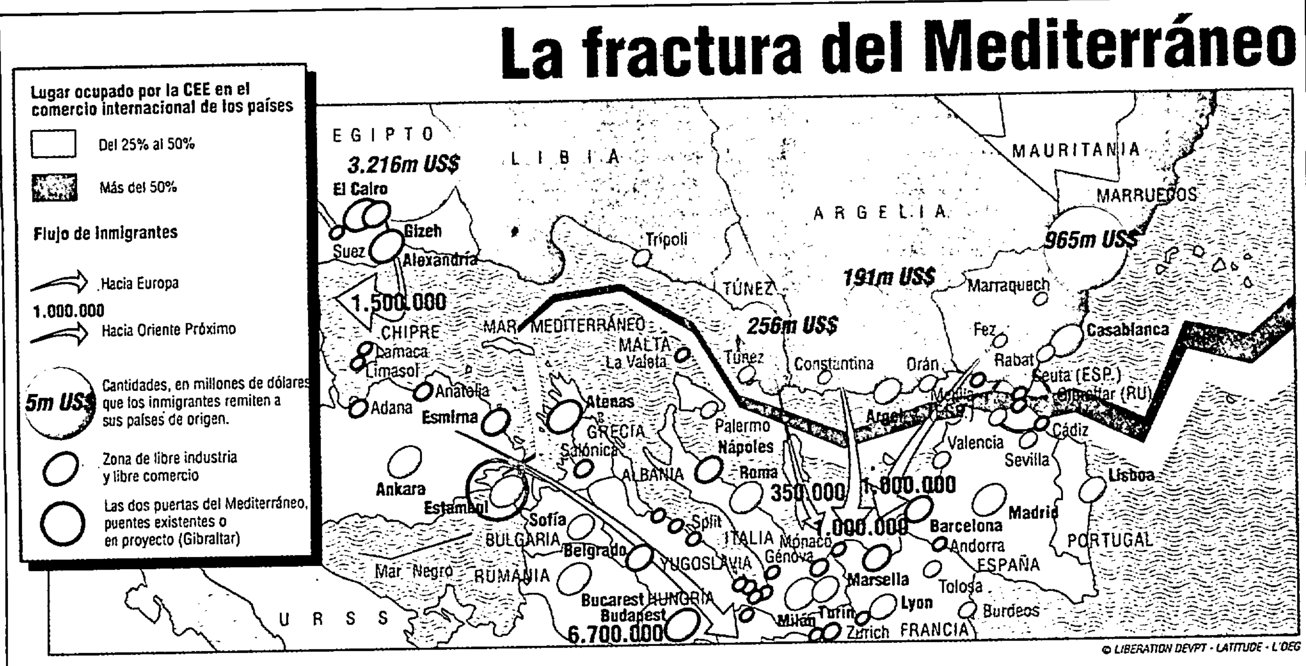
El factor militar es otro de los peligros para la paz y estabilidad del Mediterráneo, pues todas las naciones del Sur y del Este están empeñadas en unas carreras de armamento que exigen invertir unos porcentajes muy elevados del presupuesto total anual, pues estos países cuentan con unas fuerzas armadas muy superiores a sus necesidades reales de defensa. A todo ello se suma el terrorismo donde existen más de una docena de grupos de distintas tendencias e ideologías que contribuyen a desestabilizar la seguridad de la zona y a fomentar en Occidente un sentimiento de rechazo a la cooperación y ayuda a estos países.

Hemos visto cómo el Mediterráneo ofrece en la actualidad un cuadro inquietante para la paz, estabilidad y seguridad de Europa y que pone de manifiesto las diferencias entre sus países ribereños, en particular entre la orilla Norte y la Sur, en los ámbitos político, económico, de desarrollo, renta, crecimiento demográfico, modelo social, cultural y religioso y con un creciente sentimiento antioccidental y de creciente nacionalismo, sobre todo en las nuevas generaciones, existiendo una profunda interacción entre lo que ocurre entre ambas orillas, porque Europa y el Mediterráneo son espacios estructuralmente indisociables.

Hacia una Conferencia de la Seguridad y Cooperación en el Mediterráneo

Al analizar el desarrollo de lo que está sucediendo en Europa,

(*) Nota: En el momento de redactar estas líneas, Eslovenia tras los resultados de un referendum, con el 88'2 % de votos afirmativos, ha proclamado su independencia.



El gráfico fue publicado por el diario "El País" en su edición de 17 de diciembre pasado, dentro de un suplemento extra denominado "El mundo de los 90" y concebido por el periódico español y "World Media" (de la sociedad francesa Liberatión-developpement).

había que considerar si es posible aplicar fórmulas, si no idénticas, sí al menos similares, al Mediterráneo.

Es indudable que el equilibrio y estabilidad que se están alcanzando en el Viejo Continente, como consecuencia de la distensión y cooperación obtenidas a través de la Conferencia de la Seguridad y Cooperación, permitirán prevenir y controlar las eventuales crisis que pudieran surgir en Europa. Sin embargo los países occidentales han venido marginando al espacio euromediterráneo de este sistema de prevención de crisis, quizás debido a su desconocimiento y desinterés sobre lo que ocurría en el Sur. El conflicto del Golfo ha puesto más que nunca de relieve la necesidad de rellenar el vacío diplomático-político-militar de la zona y encontrar fórmulas que permitan establecer un sistema de estabilidad y seguridad en la región y vistos los excelentes resultados derivados de la CSCE, cabe preguntarse si no es posible convocar una Conferencia de la Seguridad y Cooperación e iniciar su rodaje con un Acta del Mediterráneo al estilo del Acta Final de Helsinki. Mediante dicha Conferencia se pueden establecer unos principios generales de comportamiento de validez universal, en torno a tres áreas fundamentales: seguridad, cooperación y dimensión humanitaria.

El marco de la Seguridad debe estar centrado en el sentido Norte-Sur y en el cual habrá que resaltar el componente político de la misma. Es necesario profundizar y definir un nuevo concepto de la Seguridad, que no deberá estar circunscrito a términos puramente militares, sino abierto también a los aspectos políticos, económicos y socio culturales capaces por sí mismos de generar inestabilidad en la cuenca mediterránea, por lo que su finalidad estará encaminada a promover la distensión, prevenir y controlar cualquier situación de crisis y mejorar los niveles de estabilidad existentes.

El aspecto militar de la Seguridad debería estar enfocado a obtener unos niveles de fuerza inferiores a los actualmente presentes, por lo que inicialmente pudiera ser conveniente definir unas medidas de confianza y de verificación que hicieran posible las reducciones que se acordasen y el control de las mismas. En su vertiente Este-Oeste la confrontación viene materializada por una presencia naval ruso-americana muy superior a la de cualquier estado ribereño y aunque en un futuro inmediato no parece previsible, sí es de esperar que a medio plazo el componente naval entre a formar parte de las conversaciones sobre desarme, aunque sea dentro de una acuerdo global mucho más complejo y prolijo que los alcanzados hasta la fecha. La vertiente Norte-Norte no ofrece dificultad alguna pues prácticamente todos los estados, salvo Albania y Yugoslavia, pertenecen a la Alianza Atlántica. Desde la perspectiva Norte-Sur el problema se agrava, puesto que la mayoría de estas naciones, en particular las de la orilla meridional, poseen unos medios aéreos muy por encima de sus necesidades reales y desproporcionados para sus capaci-

dades económicas y tecnológicas, pero con posibilidad de proyección de estos potenciales toda vez que las distancias van desde la máxima, Trípoli-Trieste con 1.100 kilómetros, hasta la menor, el Estrecho de Gibraltar, con tan solo 14 kilómetros.Finalmente, en el sentido Sur-Sur existe una concentración excesiva de armamento terrestre y con una escalada de adquisición de medios nucleares, químicos y bacteriológicos, incluídos los vectores de lanzamiento, que convierten la región en un verdadero barril de pólvora. El objetivo a alcanzar en este área debería orientarse a reducir los niveles de las fuerzas aéreas y de las terrestres (incluídos los medios misilísticos) como medida generadora inicial de confianza y estabilidad.

La cooperación debería extenderse al campo político, económico, social y cultural, de forma que se pueda planificar un desarrollo armónico del área y reducir las diferencias y disparidades actuales entre ambas orillas. La cooperación debe incluír tanto las gubernamentales como las de iniciativa privada, pero su gestión debe ser ordenada y coordinada de forma que los esfuerzos a desarrollar den el máximo fruto y el mejor resultado.

Finalmente, la dimensión humanitaria, como área más sensible debe garantizar la convivencia entre los distintos modelos de sociedad, religión y cultura, que han de ser complementarios. Debe estar orientada a alcanzar un desarrollo político-social que garantice la libertad de creencias, culto, religión y en el que sea respetada la dignidad personal y los derechos humanos y en el que las diferentes civilizaciones encuentren espacio común y de entendimiento mutuo.

Quince años han transcurrido desde el Acta Final de Helsinki, lo que no es un periodo muy largo en la Historia Universal. Quizás sea necesario uno más prolongado para acordar con éxito un Acta del Mediterráneo, pero si existe voluntad política, no debería haber obstáculo alguno que lo impidiese. Ya hubo un ejemplo en nuestro suelo cuando en la Edad Media convivieron tres culturas, tres religiones y tres formas de vida: Toledo. En 1990 se han puesto las primeras piedras de un futuro sistema de estabilidad y seguridad en el Mediterráneo y también lo fueron en nuestra Patria; el lugar, la capital de la isla de la Calma; es lo que ya se conoce como "el espíritu de Palma de Mallorca".■

La Luftwaffe alemana encuentra en el Mig-29 su más moderno avión de combate

EMILIO POYO-GUERRERO SANCHO
Coronel de Aviación

Si hace poco más de un año alguien hubiera planteado la posibilidad de que el Interceptador Soviético MIG-29 "FULCRUM" pudiera llegar a ser un elemento más del poder aéreo de la República Federal de Alemania, la sonrisa de cualquier oyente –desde más allá del Atlántico a los Urales – hubiera iluminado su cara y, posiblemente, acompañada por signos evidentes de que quien había formulado tal supuesto no debía encontrarse en su sano juicio.

Si la caída del "muro", la disolución del Pacto de Varsovia, la unificación alemana o el acceso de los países del Este europeo a sistemas democráticos representaban por sí solos asuntos absolutamente impensables o productos de mentes excesivamente imaginativas, cuanto más lo sería que uno de los principales pilares de la amenaza aérea soviética –el temido MIG-29 – formase parte de una de las Fuerzas Aéreas mejor equipadas y entrenadas de Europa Occidental. Esta especulación, como decimos inimaginable, es hoy una realidad, y así los MIG-29 del Ala de Caza nº 3 "Wladimir Komarow" – estructurada en el componente aéreo del disuelto Ejército Popular (NVA) de la antigua RDA– cuentan ya entre los efectivos de la Luftwaffe de la RFA.

La Luftwaffe después de la unificación alemana

El acuerdo adoptado respecto a que los antiguos territorios de la RDA estén incluídos en el marco geográfico de la OTAN, pero con la prohibición de que en él se estacionen fuerzas bajo Mandos de la estructura militar de la Alianza hasta que sean retiradas las tropas soviéticas desplegadas en dichos territorios, ha sido la razón por la que la RFA – quien tiene casi todas sus unidades aéreas de caza y ataque integradas en la OTAN – haya visto la necesidad de estructurar un conjunto de fuerzas bajo mandos nacionales, capaz de asegurar la defensa de la soberanía nacional de esta parte de la nueva Alemania.

Así, se ha estructurado el "Mando Territorial Este de las Fuerzas Armadas" (ver Fig. 1), con tres Mandos Componentes de fuerzas de Tierra, Mar y Aire; más un Estado Mayor de Enlace





con el Grupo Occidental de Tropas Soviéticas desplegados en Alemania, quien dispone además de un Centro de Coordinación aéreo para la ejecución de los vuelos soviéticos y de la Luftwaffe sólo en el espacio aéreo de la anterior RDA.

El Componente Aéreo está organizado bajo la denominación de "5ª División" y sus fuerzas, desde el punto de vista operativo, dependerán, a partir de mediados del 91, del Mando de la Flota Aérea de la Luftwaffe con C.G. en Porz/Wahn (Colonia).

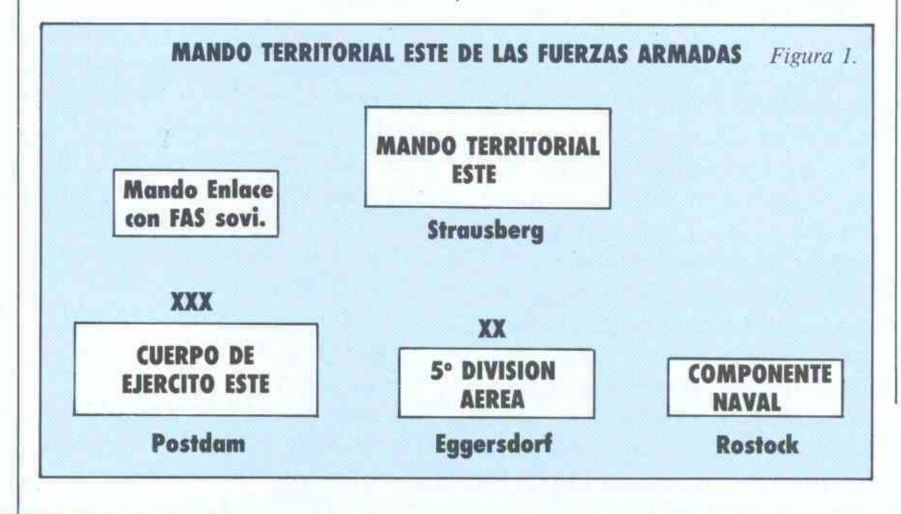
Para ejercer el control del espacio aéreo sobre la antigua RDA, la 5ª División tiene que estructurar y organizar la parte del personal y material aéreo – procedente del NVA o no – que precise para cumplir su misión.

Aunque antes de que se materializase la unificación alemana, se pensaba de forma negativa sobre la opción de mantener parte del material aéreo y sistemas de armas del NVA, por la dependencia de la URSS que ello reportaría, finalmente se ha decidido incluír en los efectivos de la 5ª División algunos de ellos, en atención a los siguientes criterios:

* Aprovechar en la medida de lo posible las disponibilidades existentes, con el objeto de reducir los gastos iniciales y escalonar las inversiones.

Con ello se pretende cubrir el periodo de transición hasta lograr una organización operativa de corte occidental, al menor coste posible. Presumiblemente esta fase durará como mínimo hasta finales del 92.

* Consecuentemente con el punto anterior, mantener en ac-



MANDO TERRITORIAL ESTE DE LAS FUERZAS ARMADAS *Figura 1.*



Aviones MIG-29 con los antiguos y actuales emblemas.

tivo parte del personal profesional, que – procedente de las Fuerzas Aéreas del NVA -, deberá integrarse en el nuevo componente aéreo, es un objetivo prioritario.

Con esta medida se intenta, no sólo incentivar y mantener la profesionalidad de estos Oficiales y Suboficiales, sino evitar los enormes problemas sociales y logísticos que podrían deducirse de un rápido redespliegue de Unidades y efectivos de la Luftwaffe de la RFA hacia la ya inexistente RDA.

* Someter a pruebas de evaluación los sistemas de armas de procedencia soviética y estudiar la posibilidad de reconvertir algunos de ellos con tecnología occidental.

El estudio de posibilidades y capacidades determinará cuales de ellos podrán mantenerse a corto, medio y largo plazo; o sencillamente destruirlos.

Mantener el control y la seguridad del espacio aéreo bajo la responsabilidad de la 5ª División, ha determinado que su organización conste de :

– Un Mando de Alerta y Control (1 SOC y 4 CRC's)
– Dos Alas de Caza
– Unidades de Defensa Antiaérea dotadas con cañones y misiles. Estarán organizadas para cubrir determinados objetivos (Bases Aéreas, Centros Logísticos, ciudades, etc.) y con la responsabilidad de cubrir dos áreas principales de Defensa Antiaérea o CLUSTER, (posteriormente les dotará de Hawk y Patriot).
– Un Escuadrón de Transporte aéreo.
– Una Unidad de Comunicaciones con un departamento de Control de Tráfico Aéreo y Seguridad en Vuelo.
– Un Regimiento Logístico
– Un Escuadrón SAR
– Un Batallón de Instrucción
– Una Unidad de Sanidad

La herencia del NVA (Ejército Popular de la RDA)

El 3 de octubre pasado las Fuerzas Armadas de la RFA (Bundeswehr, Bw), – como consecuencia de la absorción del NVA -, no sólo recibieron sus efectivos de personal, sino una enorme cantidad de armamento y material, que por sus especificaciones y diferencia de calibres con los occidentales, plantea un problema logístico de enorme envergadura, y cuya resolución va a significar un reto no sólo a los órganos de planificación logística de su Ministerio de Defensa, sino para la propia industria alemana.

Unos 89.000 hombres (antes de la caída del "muro" el NVA disponía de 170.000), 300.000 Tn de munición, 2.200 carros de combate, 5.700 vehículos acorazados, 1.200.000 armas cortas con más de 250 millones de munición de distintos calibres, 220 misiles tierra-aire, más de 400 aviones de combate, 50 aviones de transporte, 140 helicópteros – entre transporte y combate -, 180 buques de tonelaje diverso, sistemas de detección radar y comunicaciones, y más de 1.400 instalaciones militares (Acuartelamientos, Bases Aéreas, Centros logísticos, etc.) dan una idea aproximada de cual ha sido el legado que ha recibido la Bundeswehr como consecuencia de la disolución del NVA. Los últimos análisis sobre material están demostrando que la anterior RDA, desde el punto de vista numérico, estaba mejor armada que la propia Bundeswehr.

Recibir un Ejército tan bien armado y equipado ha supuesto que, paradójicamente con respecto a los resultados de las Conversaciones de Viena (CSCE) – sobre reducción de fuerzas convencionales -, la Bundeswehr haya pasado de 436.000 hombres a 525.000 (89.000 procedentes del NVA) que en el espacio de cuatro años tendrá que reducirlos a 370.000, según lo establecido en las citadas CSCE.

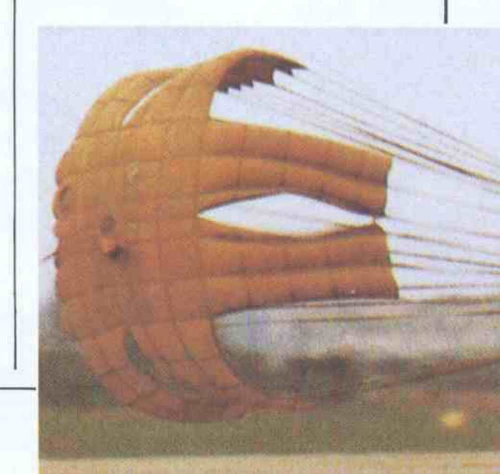
De los 89.000 hombres del NVA, están siendo seleccionados los 34.000 que pasarán al Componente Terrestre del Mando Territorial ESTE, los 4.500 para la 5ª División y los 2.000 para la Marina. Todos ellos Oficiales y Suboficiales profesionales o por contrato de tiempo limitado.

Por cuanto se refiere a las instalaciones, sólamente 773 permanecerán en activo; el resto, hasta 1.400, ya han sido donadas para su posterior utilización como escuelas, bibliotecas, centros de recreo, etc.

Recepción del material aéreo del NVA

En el conjunto de armamento, instalaciones y equipo que las Fuerzas Armadas alemanas han recibido tras la unificación, la Luftwaffe ha incrementado sus efectivos en:

– 400 aviones de combate: 251 MIG-21, 47 MIG-23, 72 SU-22 y 24 MIG-29.
– 140 helicópteros de combate y transporte: 90 Mi-8 y 50 Mi-2
– 32 aviones de transporte : 2 Tu-154, 3 IL-62M, 3 Tu-134A, 12 An 26 y 12 L-410. Hay que añadir 8 helicópteros para transporte VIP Mi-8/HIP
– 52 aviones de enseñanza L-39
– 220 misiles tierra-aire de los tipos SA-1/-2/-3/-5/-6/-8b



– 4 Batallones y 12 Compañías de comunicaciones e instalaciones radar

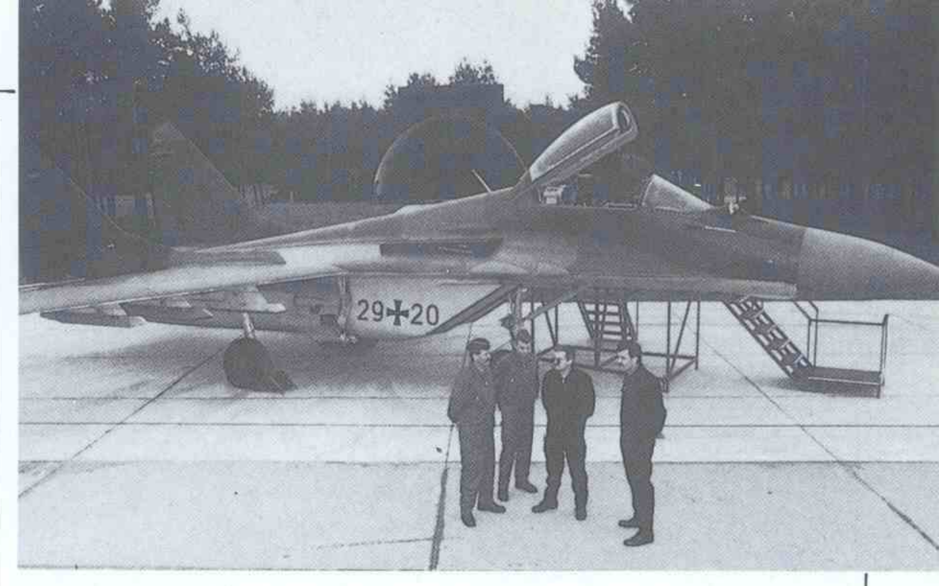
– Más de 420 instalaciones diversas: Bases Aéreas, acuartelamientos, despliegues A/A, Cuarteles Generales, Centros de Comunicaciones, Depósitos Logísticos, etc.

Ante la imposibilidad de mantener en servicio la mayor parte de todo este conjunto, se ha adoptado la decisión de dividirlo por categorías, de acuerdo con el tiempo de permanencia en activo que se pretende dar a cada sistema. Así:

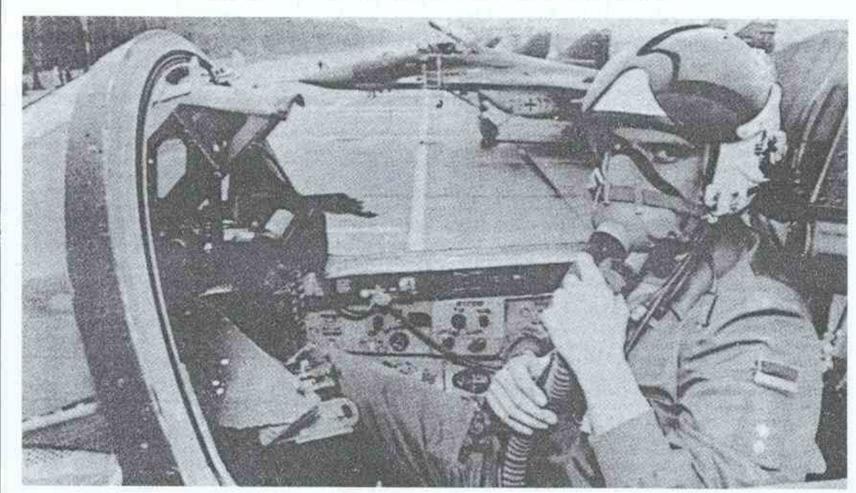
* Categoría A: Aquellos cuya utilización está prevista entre medio y largo plazo. Abarca principalmente a los Sistemas de Comunicaciones y de Control radar.

* Categoría B: En ella se incluye el material y sistemas de armas que se mantendrán en servicio hasta que se produzca la retirada de las tropas soviéticas en 1994. Esta categoría comprende los MIG-29, los helicópteros Mi-2 y Mi-8, los aviones de transporte y los SAM-5.

* Categoría C: Aquel material que por especificaciones técnicas, o estar incluído en la inmediata aplicación de los acuerdos CSCE, deberá ser destruídos o vendido a terceros países. Así se incluyen en esta categoría los MIG-21, MIG-23, SU-22, SAM-1/-2/-3/-6/-8b, aviones de enseñanza L-39, munición y armas no compatibles con las ya existentes.



El MIG-29 ya con los emblemas de la Luftwaffe.



A bordo de un MIG-29 en proceso de evaluación.

Con respecto a la infraestructura, la 5ª División dispondrá de 70 instalaciones, de las más de 420 disponibles, entre las que se incluyen dos Alas de Caza y dos de Transporte.

El incremento de las distancias en la nueva Alemania y las evidentes necesidades de transporte aéreo para cubrir la distribución logística e incrementar las líneas de comunicación, han sido determinantes a la hora de incluir los aviones de transporte y helicópteros en la "Categoría B".

Momento de la toma de tierra de un avión MIG-29.



A pesar de que los sistemas de control y comunicaciones están incluídos dentro de la "Categoría A", van a ser sometidos a un programa de mejoras para que a partir del año 94 pueda ser acoplado en el Sistema de Defensa Aérea integrado de la OTAN; para lo cual está previsto que sus actuales medios e instalaciones sean progresivamente adaptados al ACCS de la OTAN (Aire Command and Control System).

El MIG-29

Cumplir la misión asignada en los espacios aéreos de la desaparecida RDA, y tener la oportunidad de evaluar este famoso avión de superioridad, son razones más que suficientes para incluir el FULCRUM en la Luftwaffe, y así, este caza todo tiempo ha pasado a ser el más moderno de todos cuantos figuran en su inventario.

Los MIG-29 permanecen desplegados en la misma Base Aérea a donde llegaron por primera vez en 1988, es decir, en el Ala nº 3 en Preschen, donde sus dos Escuadrones convivían con uno dotado de MIG-21, que ya ha sido disuelto. En total son 24 aviones: 20 monoplazas y 4 biplazas y está previsto que permanezcan en servicio – lo mismo que los medios de transporte aéreo – mientras se dispongan de piezas de repuesto suficientes. Una valoración inicial de las existencias permite asegurar su actividad al menos hasta el año 94.

Por el momento se ha iniciado el proceso de su evaluación técnica y operativa, y en el ejercicio de control del espacio aéreo asignado a la 5ª División, colaborarán los aviones F4-F de las Alas 35 (en Sobernheim) y 36 (en Rheine-Hopsten) no integrados en la OTAN.

Para la evaluación han sido desplegados cuatro aviones a la Maestranza Aérea de Manching, en Baviera, y el conjunto de pruebas a que serán sometidos finalizarán a comienzos del verano del presente año. Los datos iniciales que hasta ahora disponemos son que se comporta como un excelente avión de caza, con capacidades de maniobra comparables al F-15 o F-16, dispone de una tecnología de grado medio en sistemas de mando y navegación y su radar es excelente.

Mapa de la desaparecida RDA ○ Ubicación del Ala nº 3 "Wladimir Komarov" donde están desplegados los MIG-29.



Area de responsabilidad del "Mando Territorial Este de la Bundeswehr" (anterior RDA).

Consideraciones finales

La unificación de Alemania y la consecuente absorción por parte de la Bundeswehr del NVA, está dando muchos quebraderos de cabeza a su Ministerio de Defensa. La resolución de problemas relacionados con el importante incremento de personal y material con que de repente se ha encontrado en un momento de reducciones, está absorbiendo la mayor parte de su capacidad organizativa, exigiendo a diario adoptar decisiones, que no sólo van a afectar a su propia política de seguridad, sino a la de toda Europa.

Para el año 94 está prevista la retirada de las tropas soviéticas desplegadas en la desaparecida

Avión MIG-29 para evaluación en Manching (Baviera).

RDA, y con ello la posibilidad de que fuerzas OTAN pueden estacionarse en esos territorios. Para entonces las FAS alemanas habrán pasado de los actuales 525.000 a 370.000 hombres, con una necesaria desaparición de partes importantes de sus efectivos y una obligada transformación del "Mando Territorial Este" hacia concepciones operativas de la Alianza.



Avión IL–62M.



Misil tierra-aire SA–2 "Guideline".

Nos encontramos en una etapa de innovaciones dentro de una época donde los cambios se encadenan sucesivamente y con tal rapidez que casi no tenemos opción a sorprendernos. En este proceso, no sólo están siendo afectados los alemanes sino todos los Ejércitos de ambos bloques. Definir y tener claras las metas a alcanzar, marcando las pautas a seguir para conseguirlas, contituyen hoy una carrera contra el tiempo.

Una de esta innovaciones ha sido que 24 aviones MIG-29 de fabricación soviética cuentan entre los efectivos de la Luftwaffe alemana. La "cruz de hierro", distintivo de todos los medios aéreos de la Bundeswehr, ya figura en sus fuselajes. Hoy defienden los espacios aéreos de soberanía alemana bajo Mandos nacionales, pero nos podríamos preguntar... ¿podrán estar mañana en el inventario de la OTAN como contribución a su defensa aérea?. Probablemente, si ■

Los acuerdos de coordinación con la OTAN

LUIS FERRUS GABALDON
Teniente Coronel de Aviación

Durante 1990 continuaron las negociaciones iniciadas en 1989 entre JEMAD y los mandos OTAN principales (MNCs) para la redacción de los Acuerdos de Coordinación que materializan la contribución militar española a la Defensa Común de la Alianza.

La situación de cada una de los Acuerdos al finalizar el año 1990 es la que se indica a continuación.

ACUERDO SOBRE DEFENSA AEREA DE ESPAÑA Y AREAS ADYACENTES.

Este Acuerdo, junto al de Operaciones Navales y Aéreas en el Atlántico Oriental, ha sido el primero en firmarse (21 de mayo) y en entrar en vigor (30 de noviembre) al ser ratificado por el Comité de Planes de Defensa (DPC).

El proceso ha sido largo, pues ha pasado más de un año desde que se inició, y las negociaciones en algunos momentos han sido difíciles bien por tocar puntos sensibles para alguna de las partes o simplemente por el afán de lograr una reciprocidad con la Alianza en todos los aspectos tratados en el documento.

El Acuerdo contempla la existencia de Operaciones de Defensa Aérea independientes, coordinadas (designándose una autoridad de coordinación bien por JEMAD, el MNC correspondiente o por consulta entre ambos en función del área en que se desarrollen las operaciones) y combinadas (en las que existirá una transferencia, en uno u otro sentido, de control operativo de las Unidades de Defensa Aérea, según desplieguen en España fuerzas aéreas de la Alianza o españolas fuera del territorio nacional). Es de resaltar que tanto en este Acuerdo como en los demás, España conserva en todo momento el Mando Operativo de sus fuerzas.

La contribución de fuerzas del Ejército del Aire al Acuerdo, incluye el Sistema de Alerta y Control, Unidades de interceptadores, bases aéreas en todo el territorio nacional, unidades de transporte aéreo para apoyar los despliegues, unidades de reabastecimiento en vuelo, aviones de guerra electrónica y unidades de artillería antiaérea.

Del contenido del documento suscrito por España y la OTAN puede deducirse que la aportación española a la defensa aérea común es muy importante habida cuenta que nuestro sistema de defensa aérea proporciona cobertura radar a gran parte del Mediterráneo Occidental, la mayoría de nuestros cazas tienen un gran radio de acción y capacidad de reabastecimiento en vuelo y las unidades de defensa aérea mantienen un alto grado de disponibilidad y alistamiento. No obstante, cuando el Acuerdo se haya desarrollado en toda su extensión, es decir, cuando los planes de Defensa Aérea y de Control del Espacio Aéreo hayan sido redactados de nuevo en consonancia con los planes OTAN existentes (que deberán ser revisados a su vez para recoger la contribución española),cuando el sistema de mando y control aéreo (ACCS) esté operativo y todas las interconexiones de comunicaciones a diferentes niveles con los sistemas de defensa aérea vecinos hayan sido establecidas, entonces, sin duda alguna, el intercambio de información en todos sus aspectos (inteligencia, alerta temprana,defensa aérea, etc...) y la coordinación de operaciones habrán mejorado sensiblemente y la contribución del Ejército del Aire a la defensa común será mucho más efectiva.



ACUERDO SOBRE OPERACIONES NAVALES Y AEREAS EN EL ATLANTICO ORIENTAL.

Como ya se ha indicado, este Acuerdo se inició también en 1989, y ya ha sido firmado y ratificado, entrando en vigor el pasado 30 de noviembre.

El documento contempla la ejecución de Operaciones navales y aéreas en el Atlántico Oriental, en unión de los países aliados, para disuadir y, en su caso, hacer frente a cualquier potencial agresor en la zona.

Las misiones que se contemplan en este Acuerdo son:

–Presencia naval.

-Operaciones de vigilancia marítima.

-Control y protección del tráfico marítimo.

–Medidas navales y aéreas para contrarrestar las acciones enemigas en el mar.

-Apoyo a fuerzas OTAN.

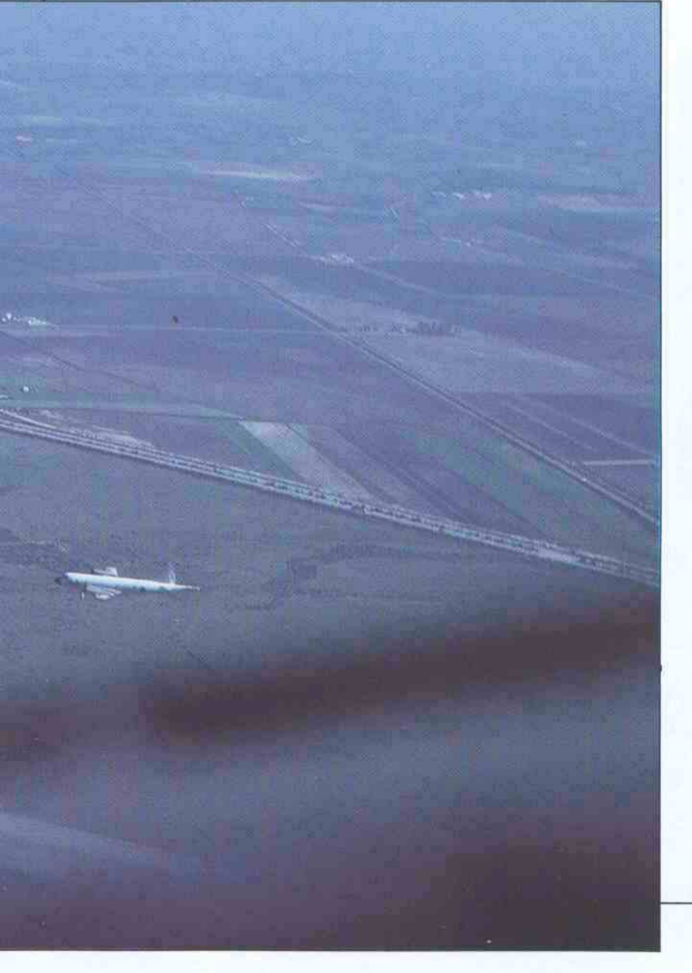
Es de resaltar que la aportación del Ejército del Aire a este Acuerdo se materializa con unidades de cazabombarderos para TASMO (Apoyo aéreo táctico a operaciones marítimas) y aviones P.3 de patrulla marítima y lucha antisubmarina. Esta participación reviste gran importancia en tiempo de paz al realizar funciones de "policía aérea" y por su contribución a las operaciones de vigilancia a fuerzas marítimas no aliadas.

ACUERDO SOBRE OPERACIONES NAVALES Y AEREAS EN EL MEDITERRANEO OCCIDENTAL.

Este Acuerdo, junto con el de Defensa del Territorio Nacional, se inició en la primavera de 1990 cuando ya se vislumbraba la firma de los dos primeros. La razón para esto fue que cuando se iniciaron las negociaciones se tuvo en cuenta que cada uno de los Acuerdos podría presentar una gradación diferente en cuanto a su mutua aceptación, por lo que se estableció un orden de prioridad para los mismos, acordándose al mismo tiempo que se procurara discutirlos de dos en dos, y no comenzar con el par siguiente hasta tener prácticamente acabado el anterior.

Las misiones que contempla este Acuerdo son, trasladadas al Mediterráneo las ya comentadas para el del Atlántico, y la participación del Ejército del Aire también es la apuntada.

El Acuerdo se encuentra terminado y ha pasado a comentario de las Naciones como paso previo a su firma por JEMAD y los MNCs. De no surgir problemas, posiblemente cuando esta revista salga a la calle el documento habrá sido firmado.



Los aviones P.3 "Orion" son la aportación del Ejército del Aire al Acuerdo sobre operaciones navales y aéreas en el Atlántico Oriental.

ACUERDO PARA PRESERVAR LA INTEGRIDAD DEL TERRITORIO ESPAÑOL.

Como ya se ha indicado, este Acuerdo se inició en la pasada primavera y contempla la defensa del territorio nacional en conjunción con la Alianza y en régimen de reciprocidad. Es decir, España se compromete a asistir a la defensa de la OTAN y los aliados se comprometen a participar en la defensa del territorio español.

La defensa se contempla con la necesaria profundidad estratégica, sin especificar áreas determinadas, por vivir un momento de estrategias cambiantes.

A resaltar en este Acuerdo, como algo que lo diferencia de los demás, la creación de una Comi-

sión de Planeamiento (JEMAD/MNCs) una vez que el documento sea ratificado por el DPC, con la misión, entre otras, de redactar los planes de defensa.

La contribución del Ejército del Aire se concreta específicamente en unidades de apoyo aéreo táctico y de transporte aéreo, contemplando también la participación, según se requiera, de unidades especializadas del Ejército del Aire para proporcionar control aéreo avanzado, elementos de control de aerotransporte, etc.. No obstante, es de destacar que las unidades empleadas en el Acuerdo de Defensa Aérea, esenciales para la defensa de España, con su actuación contribuyen eficazmente a preservar la integridad territorial.

En este momento el documento se encuentra terminado, aunque ligeramente retrasado respecto al Acuerdo del Mediterráneo, por lo que de no surgir graves problemas con los comentarios de las Naciones se espera pueda ser firmado antes de la primavera de 1991.

ACUERDO DE DEFENSA Y CONTROL DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR Y SUS ACCESOS.

Cuando en el otoño de 1990 se vio que los acuerdos del Mediterráneo y de Defensa del Territorio se encontraban en la recta final, se dio luz verde para el inicio de los dos últimos.

La participación del Ejército del Aire, en principio, es la misma que la de los otros Acuerdos Navales, sin embargo, es de resaltar que la cobertura radar que proporciona el sistema de defensa aérea al área del Estrecho tiene una incidencia muy positiva en su defensa y control.

El Acuerdo del Estrecho es quizás el más problemático de todos.

En estos momentos sólo se ha celebrado una reunión con el grupo de trabajo de la OTAN por lo que todavía es prematuro hacer una previsión sobre cuando estará terminado.

ACUERDO SOBRE USO DEL TERRITORIO ESPAÑOL E INSTALACIONES PARA TRANSITO Y APOYO Y COMO BASE LOGISTICA.

Este acuerdo contempla el uso del territorio español, así como de instalaciones y medios nacionales, para facilitar la recepción y tránsito por España del personal y material de refuerzo a Europa.

Es el más retrasado de todos pues acaba de iniciarse. No obstante, a pesar de su complejidad, se estima que puede estar terminado para el verano de 1991. ■

ENTREGA DE LOS PREMIOS "EJERCITO DEL AIRE" 1989. En el Salón de Honor del Cuartel General del Ejército del Aire, y bajo la presidencia de su Jefe del Estado Mayor, Teniente General Federico Michavila Pallarés, tuvo lugar el dia 26 de enero el acto oficial de la entrega de los "Premios Ejército del Aire 1989".

En el apartado de COMUNICACION el primer premio recayó en don Antonio Herrero Andreu, el segundo al diario "El Correo Gallego". En la modalidad de PINTURA los galardonados fueron don Fernando Pagador Otero, don Isidro Mariño Negrón y doña María del Carmen de la Puente.



JURA DE BANDERA EN LA ESCUELA DE TRANSMISIONES. El día 4 de febrero y presidido por el General Jefe del MAPER, don Antonio Barrón Montes, tuvo lugar en la Escuela de Transmisiones el Acto de Juramento de Fidelidad a la Bandera de los alumnos aspirantes a la Escala de Suboficiales Especialistas del Ejército del Aire. Como hecho excepcional del acto se puede señalar que entre los alumnos figuraban las cuatro primeras mujeres con mando en tropa de nuestro Ejército Español.

LAS MISIONES DEL ALA 31: APOYANDO A LOS "APAGAFUEGOS"

FRANCISCO NUÑEZ ARCOS
Brigada MMA del E.A.
Fotos: EDUARDO BAYON
Brigada MMA del E.A.

PROFUNDO AGRADECIMIENTO A LA HOSPITALIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS PORTUGUESAS

Atardecer el día 24 de diciembre, día de Nochebuena; 23 hombres de las Tripulaciones del Ala 31 y 43 Grupo de FF.AA. llegan a los alojamientos que para pernoctar había dispuesto la Fuerza Aérea Portuguesa en LAJES, Isla Terceira, AZORES. Pueden imaginarse las caras, reflejos de las situaciones emocionales de los espíritus teniendo en cuenta el día, lasciscunstancias, lejos de las familias... y las horas voladas en el salto directo desde St. JOHN'S (CANADA), cruzando el Atlántico. Habían tomado sin novedad unos minutos antes y aparcado los aviones en la zona designada al efecto; todo en la base se encontraba cerrado excepto el alojamiento al que habían sido trasladados para disfrutar de un merecido descanso... en soledad. Unos Suboficiales de la Fuerza Aérea Portuguesa debieron captar la situación y automática y discretamente procedieron a comunicárselo a la Superioridad Portuguesa: el resultado no se hizo esperar y unos minutos después un mensajero del Brigadier de la Unidad les invitaba a la cena de Nochebuena que él mismo presidía y en la que estaba presente todo el personal que permanecía en la Base, en algunos casos acompañados de sus familiares; la acogida a los españoles, cálida, entrañable, el ambiente, familiar, de compañeros, sin distinciones,...

En un momento de los postres, el Brigadier dirigió unas palabras a sus subordinados, en el transcurso de las que saludó al grupo de españoles con los que circunstancialmente compartían mesa y mantel en una ocasión tan señalada.

La noche había sido más llevadera: en cualquier lugar del mundo puede encontrarse calor humano en determinadas situaciones, un grupo de compañeros, amigos que te acogen y se solidarizan contigo. Al ambiente de espíritu de unión, compañerismo y camaradería que habitualmente se respira entre las tripulaciones del Ala 31, se suman en esta oportunidad las tripulaciones del 43 Grupo y la hospitalaria y cálida acogida de las Fuerzas Armadas Portuguesas. Es justo reflejar en éstas páginas el profundo agradecimiento al trato recibido de ellos en los días de Nochebuena y Navidad; para muchos y por varias razones no serán fáciles de olvidar los momentos vividos en LAJES en los últimos días del año final de la década.

LA MISION HABIA COMENZADO DOS SEMANES ANTES Y ALGUNAS DIFICULTADES FUERON AFLORANDO

El pasado 11 de diciembre y tras ser cumplimentados todos los procedimientos habituales antes de comenzar una misión, un Avión T-10 del Ala 31 y su correspondiente tripulación (5 Pilotos, 2 Mecánicos de Vuelo y 2 Supervisores de Carga) despegó de Zaragoza rumbo a Torrejón donde tenía que recoger a las tripulaciones del 43 Grupo que tenían la misión de traer desde CANADA una nueva remesa de aviones nuevos CANADAIR UD-13; una vez en Torrejón y tras ser solucionados algunos problemas de tipo crematístico que originaron un pequeño retraso en

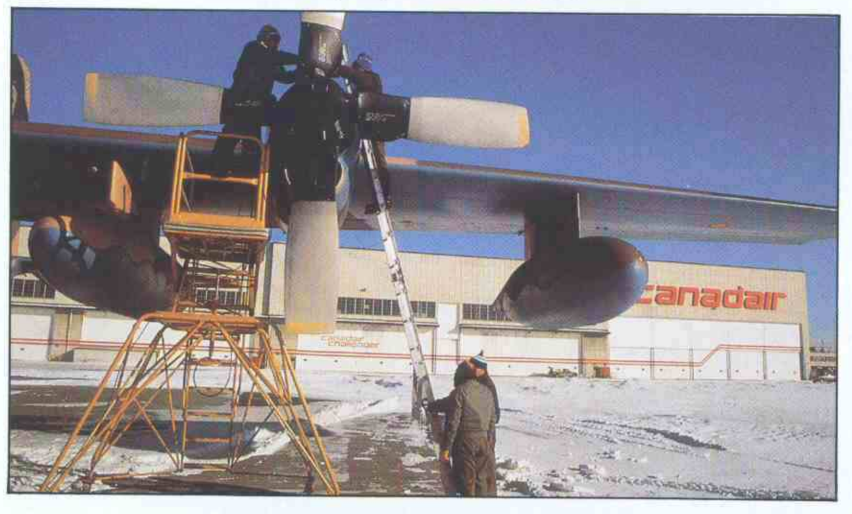


Aparcamiento de Halifax.

noticiario noticiario noticiario



Sidney: tripulación del Ala 31.



Cartierville: reposición líquido hidráulico.

el despegue, el Dumbo, con 20 hombres a bordo y el material correspondiente a la misión, enfila hacia las Islas Azores, su primera escala. Durante esa noche, y con el avión en el aparcamiento de LAJES, Eolo desató su furia y los fuertes vientos obligaron a revisar y reforzar las sujecciones del mismo, colocando sacos de arena en los calzos y dos vehículos-cisterna fueron colocados a ambos lados del morro, como protección, haciendo de cortavientos; no obstante, por la mañana, y aunque el avión no se había movido, la rueda del morro apareció girada. A primera hora de este día 12, la velocidad del viento superaba los 80 nudos cruzados, con cizalladura en cabecera, que impide que pueda despegarse para continuar viaje. El día 13, todavía con fuerte viento, pero dentro de los límites que las características del avión y la pericia de la tripulación permitían, se efectuó el despegue de LAJES con destino inicial previsto MONTREAL; hacia la mitad del trayecto y debido a los fuertes vientos los cálculos del mecánico y el navegante preveían que no había combustible para llegar a MONTREAL. Consultada toda la tripulación se decide tomar para repostar en un alternativo, en este caso HALIFAX, en NUEVA ESCOCIA.

La temperatura a 20.000 pies era aproximadamente -35°C y al llegar a tierra -12°C. Tras el contacto y en la transferencia "Tuyo"-"mío", el 1° se encuentra sin dirección en rueda de morro: se aplica el procedimiento de frenos-reserva-control direccional con reversas y se abandona la pista estacionándose en la de rodajé. Inmediatamente el personal de seguridad del Aeropuerto se aproxima ofreciendo su ayuda.

Tras una exhaustiva investigación y análisis por parte de los mecánicos de vuelo y los supervisores de carga, todos mecánicos, y del resto de la tripulación se solucionó el problema. presuntamente debido a la congelación del líquido hidráulico por las bajas temperaturas reinantes. Se queda hasta el punto de aprovisionamiento y se reabastece la cantidad prevista.

Iniciado un nuevo proceso de puesta en marcha , por el interfono se escuchan simultaneamente las fatídicas frases del procedimiento que indican que algo no va bien: "No hay rotación" , "La válvula no abre", pronunciadas respectivamente por el supervisor de carga y el mecánico de vuelo. Se realizan los procedimientos alternativos sin éxito: el motor no gira; una vez localizada la causa, fallo de la válvula de "Bleed", y dada la proximidad de la noche, se pernocta en HALIFAX.

NIEVE, FRIO,NIEVE Y MAS FRIO.-

Amanece nevado; con la capa blanca presidiendo los trabajos se procede al cambio de la pieza averiada y se despega posteriormente hacia CANTIERVILLE en MONTREAL, sede de la casa Canadair fabricante del CL-215, siendo recibidos por personal de la empresa y la tripulación del 43 Grupo que ya se encontrba allí.

Se acondiciona el avión para quedar aparcado de acuerdo con las bajas temperaturas reinantes y todos al hotel. Un día en MONTREAL y se organizó el regreso tras el preceptivo briefing de todas las tripulaciones; las condiciones meteorológicas fueron impidiendo la salida que por fin pudo efectuarse el lunes día 18. Este día, tras la puesta en marcha de todos los motores y debido a las bajísimas temperaturas se producen grandes pérdidas hidráulicas en las hélices de tres de ellos; parada de procedimiento, revisión de los cuatro motores, reposición del líquido hidráulico y nueva puesta en marcha siempre con temperatura exterior próxima a los -15°C. Se despega con alrededor de 60.000 li-

noticiario noticiario noticiario

bras de combustible a bordo, que junto con el repuesto, el personal de tierra del 43 Grupo y las cadenas SAR completan un peso total de 155.000 libras. Como habitualmente viene haciéndose el contacto radio con los UD-13 que habían despegado de DORWALL era permanente.

ciudad portuaria de TERRANOVA, de cuatro inciertos días, en los que invariablemente la historia se repetía: cada tarde era recabada en preparación de vuelos la previsión meteorológica para el día siguiente en la Zona del Atlántico por la ruta a seguir hasta Torrejón; las tripulaciones

SIN MAS CONTRATIEMPOS, EL DIA 26, EN CASA.-

Siempre por culpa de las condiciones meteorológicas fué imposible realizar el último de los tramos previstos en la mañana del 25, día de Navidad, que como queda reflejado anterior-



Lajes-Azores, día de Navidad.

DESVIADOS A SIDNEY (NUEVA ESCOCIA) POR LAS CONDICIONES METEOROLOGICAS EN ST.JOHN'S.-

Próximos a ST. JOHN'S, la información meteo preveía empeoramiento por momentos; de hecho el 3º de los "Apagafuegos" tuvo dificultades por la formación de hielo mientras efectuaba esperas, y en la pista las máquinas despejaban la nieve tras la toma de cada avión; se decide proceder a un alternativo, SIDNEY en Nueva Escocia; tras pernoctar, al día siguiente, con mejores condiciones se hace el salto hasta ST: JOHN'S. La permanencia en esta pequeña, pero importante

iban recibiendola cada día con mayor pesimismo, sobre todo teniendo en cuenta la proximidad de las fechas Navideñas.

Por fin en la tarde del 23 las condiciones se prevén aceptables y se organiza la salida para la madrugada del 24, Nochebuena.

Durante el calentamiento de los Canadair se detecta un fallo, concretamente de encendido, en un motor de uno de los aviones por lo que se decide dejarlo en ST. JOHN'S y efectuar el salto con el T-10 apoyando a los otros dos; el mismo se realiza con procedimientos similares a los empleados en el anterior viaje.

mente se pasó en LAJES; ya el día 26 pudo, por fin, hacerse el último de los "Saltos", LAJES-TORREJON y en el que ya no surgió ningún tipo de contratiempo más.

A través de la radio, el General 2º Jefe de la 3ª Región Aérea/MATRA, felicitó la Nochebuena a todos los miembros de la tripulación que hacía el trayecto LAJES-TORREJON, a la vez que hacía lo propio con otra tripulación del Ala 31, que con otro Hércules surcaba los cielos Atlánticos rumbo a PANAMA, para cumplir como siempre, independientemente de horarios, fechas o festividades, una misión más, humanitaria también en este caso, encomendada por la Superioridad.

noticiario noticiario noticiario

VUELO LOCAL VALENCIA-VALENCIA. *Durante el mes de marzo y coincidiendo con la febril actividad desarrollada en el Ala nº 11 pudo obtenerse la fotografía de esta airosa formación, aprovechando un solo avión de cada una de las formaciones que habían despegado para ampliar cada una su misión. En cuña sobrevuelan los cielos de Valencia un Mirage III, un F-16 belga, un AV– 8B de la Armada, un EF-18 y un F-5.*



PARTICIPACION DEL ALA 22 EN EL EJERCICIO NATO DOG FISH-90. Durante el mes de marzo tuvo lugar en aguas del Mar Jónico el ejercicio NATO Dog-Fish 90. Se trata de un ejercicio tipo LIVEX/SUBEX en el que participaron Francia, Italia, Holanda, España, Reino Unido y Estados Unidos y con el que se trata de proporcionar entrenamiento avanzado a los países de la OTAN en cooperación SUB/AIR (Submarino/Avión) contra submarinos enemigos en tránsito. El Ejército del Aire estuvo representado por tripulaciones del Ala 22 con dos aviones y un equipo de mantenimiento destacados en la base de Sigonella (Sicilia). Se realizaron ocho misiones con más de ochenta horas de vuelo obteniéndose siete contactos submarinos.

noticiario noticiario noticiario

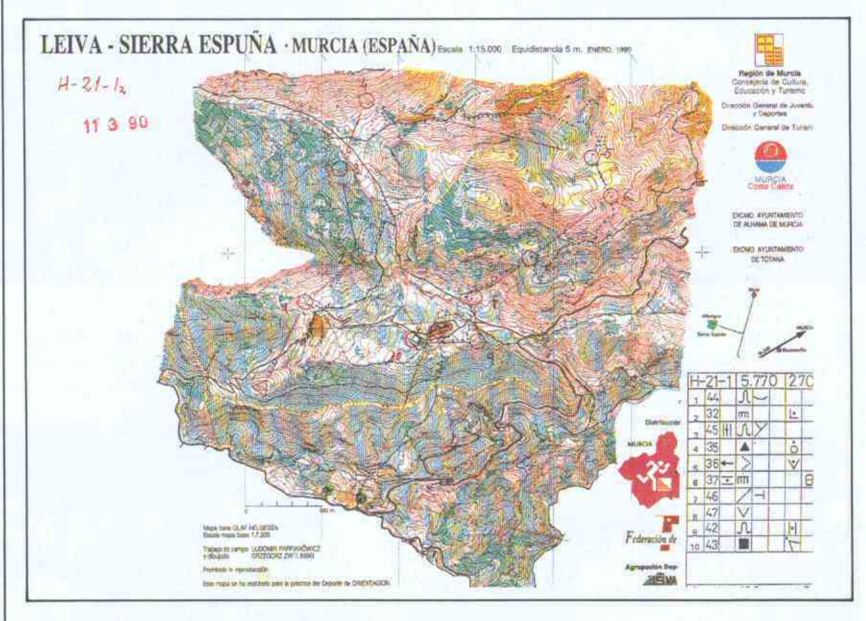
CAMPEONATO NACIONAL DE CARRERA DE ORIENTACIÓN DEL EJÉRCITO DEL AIRE

FRANCISCO NUÑEZ ARCOS
Brigada de Aviación MMA

Hacia mediados del pasado mes de marzo y en la zona denominada Sierra Espuña (Murcia), se ha celebrado el Campeonato Nacional de Carrera de Orientación, dentro de la II Fase del XXVII Trofeo del Ejército del Aire. La competición, de carácter abierto e internacional, contó con la presencia de corredores finlandeses y suecos, aparte de los más destacados nacionales, y en esta ocasión se ha celebrado simultáneamente con el campeonato nacional de la Armada; controlada por jueces civiles, su celebración corresponde con una de las carreras que habitualmente celebra la Liga Nacional de Orientación. Las clasificaciones del Ejército del Aire y la Armada se han realizado completamente separadas. Del total de participantes, alrededor de 350, algo menos de la mitad pertenecían a la Armada y el Ejército del Aire, que aportaron 38 y 48 hombres respectivamente, profesionales de las FAS en su mayor parte.

CAPITAN ESPRESATI, DEL ALA 31, GANADOR DE LAS DOS CARRERAS INDIVIDUALES, CAMPEON ABSOLUTO Y SUBCAMPEON CON UNO DE LOS EQUIPOS DE LA TERCERA REGION AEREA

De acuerdo con el Reglamento de la competición, se han celebrado dos carreras individuales en dos días consecutivos y otra de relevos tras un día de descanso. La longitud aproximada de cada uno de los recorridos, alrededor de 8 Kms. Para puntuar en cada una de ellas, es necesario completar todos los controles y entrar dentro del tiempo límite especificado para cada recorrido; cada una de las carreras individuales da lugar a una clasificación distinta; la suma de los tiempos obtenidos por el mismo corredor en las dos pruebas parciales origina una clasificación individual general. En la primera de las carreras individuales se proclamó vencedor el capitán Espresati (3.ª Región Aérea) invirtiendo en el recorrido un total de 1 h. 2'12", siendo segundo el capitán Moreno (2.ª R.A. "A") con 1 h. 6'29" y tercero el comandante Borrero (2.ª R.A. "A") con 1 h. 7'35". En la segunda carrera individual se repetiría el ganador, capitán Espresati (3.ª R. Aérea) con 1h. 2'47", acompañándole en el podio el comandante Borrero (2.ª R.A. "A") con 1 h. 3'23". Al término de ambas, la clasificación individual quedó encabezada por el capitán Espresati, seguido del comandante Borrero y del capitán Gomis.



EL EQUIPO DE LA SEGUNDA REGION AEREA "B" CAMPEON DE LA PRUEBA DE RELEVOS: DOS EQUIPOS DE LA TERCERA REGION AEREA, SUBCAMPEON Y TERCEROS

Para esta carrera de relevos por equipos, cada Región Deportiva podía presentar dos equipos de tres corredores cada uno. El equipo de la 2.ª Región Aérea "B" (Mora, Ibarra, Luque) se proclamaría campeón absoluto, totalizando sus componentes 4 h. 11'3". La plata y el bronce en esta prueba serían para los dos equipos de la 3.ª Región Aérea, una circunscripción con grandes posibilidades deportivas y que ya hace tiempo que se libró de cualquier tipo de complejos a la hora de competir, asistiendo a los campeonatos con la preparación adecuada, requisito imprescindible para optar al triunfo de una prueba deportiva. Así, Espresati, De Miguel y Mínguez por un lado, y Andrada, Otón y Tutor por otro, subirían al podio habiendo sumado sus parciales 4 h. 20'27" en el caso del subcampeón y 4 h. 21'9" en el del bronce.

Tras la entrega de los correspondientes trofeos, los participantes retornan a sus respectivos destinos, dejando tras sí un circuito de precioso trazado, de espesa vegetación en una gran parte, y una perfecta organización, y llevando consigo los éxitos deportivos individuales, personales y de equipo.

noticiario noticiario noticiario

BAJA EN EJERCITO DEL AIRE DEL HELICOPTERO HE-7. En el mes de marzo del presente año, causa baja en el Ejército del Aire el legendario helicóptero HE 7.

Los primeros fueron adquiridos en el año 60 y los últimos en el 71, estos dados de baja por la U.S. ARMY, y procedentes de la Base amricana de COLEMAN, en la R.F.A.

En un principio estos helicópteros fueron destinados a la Escuela de Helicópteros, ubicada desde la creación en 1960, en Cuatro Vientos. Años más tarde, por Orden Comunicada número 02/80. DOR del Estado Mayor del Aire de 24 de abril, se crea el ALA nº 78, asumiendo los cometidos de la Escuela de Helicópteros, siendo trasladada a finales del 80 y primeros días del 81, en la denominada "Operación Sol y Nieve", al entonces aeródromo Militar de Armilla.

Su Mayestad el Rey (siendo Príncipe de Asturias) hizo el curso de helicópteros entre los meses de abril y junio del año 1969, coindidiendo con el XXV Curso, que fué convocado por la O.M. número 604/69. Ostentaba entonces el empleo de Capitán del Arma de Aviación (S.V.). A la finalización del mismo, le fue concedido el título de Piloto de Helicópteros número 133, que le fue entregado por el Ministro del Aire, El Teniente General Lacalle Larraga, siendo Jefe de la Escuela el Coronel don Santiago Ibarreta Ortega.

El Curso lo realizó en el HE-7 (númerro de cola 13).n la actualidad este Helicóptero está en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica, en Cuatro Vientos.

Desde su adquisición hasta el 31 de diciembre del 89, el He-7 realizó un total de 72.036 horas de vuelo. Durante todos estos años solamente hubo que lamentar un ACCIDENTE EN VUELO, en el que murieron el Capitán Cabello y el Alumno Teniente de Infantería, Enamoneta.

Un gran número de pilotos obtuvieron el título en este helicóptero; fueron los siguientes:

Ejército de Tierra	580
Armada	317
Ejército del Aire	359
Guardia Civil	68
Cuerpo Superior de Policía.	34
Otros	8
TOTAL	1.376







noticiario noticiario noticiario

EL ULTIMO VUELO DESDE EL AERODROMO MILITAR DE TABLADA. Por las fechas en que se cumplían los 80 años del primer vuelo de Tablada (28 de marzo de 1910) se realizaba el último vuelo desde ésta.

Ante la rápida expansión de la ciudad de Sevilla, punto de su actividad creciente y del empuje propio de la Expo'92 y con el fin de permitir las obras de las vías de acceso y circunvalación de la ciudad, se había dado la orden del cese de las actividades aéreas en el aeródromo militar de Tablada.

Tablada, junto con Cuatro Vientos ha sido la cuna de la Aviación Española. Además de ser pionera en las primeras exhibiciones aéreas en el mundo (la primera copa de Sevilla para actividades aéreas data de 1910) ya en 1920 era escuela de pilotos y desde este aeródromo reiniciaron una serie de actos singulares que fueron verdaderos hitos en la historia de la aviación mundial como, a modo de pequeña muestra, cabe citar : En 1921 primer vuelo de transporte, realizado por la compañía Ceta en la línea Sevilla-Larache; en 1929, despega el Jesús del Gran Poder para el vuelo Sevilla-Bahía; en 1932 salida del vuelo directo Sevilla-Bata; en 1933 vuelo Sevilla-Cuba de Barberán y Collar; primer puente aéreo de la historia de la aviación militar en 1936.



Hasta nuestros días Tablada ha mantenido una continua actividad acogiendo diversas unidades y sirviendo de plataforma para los vuelos de prueba de la Maestranza Aérea de Sevilla.

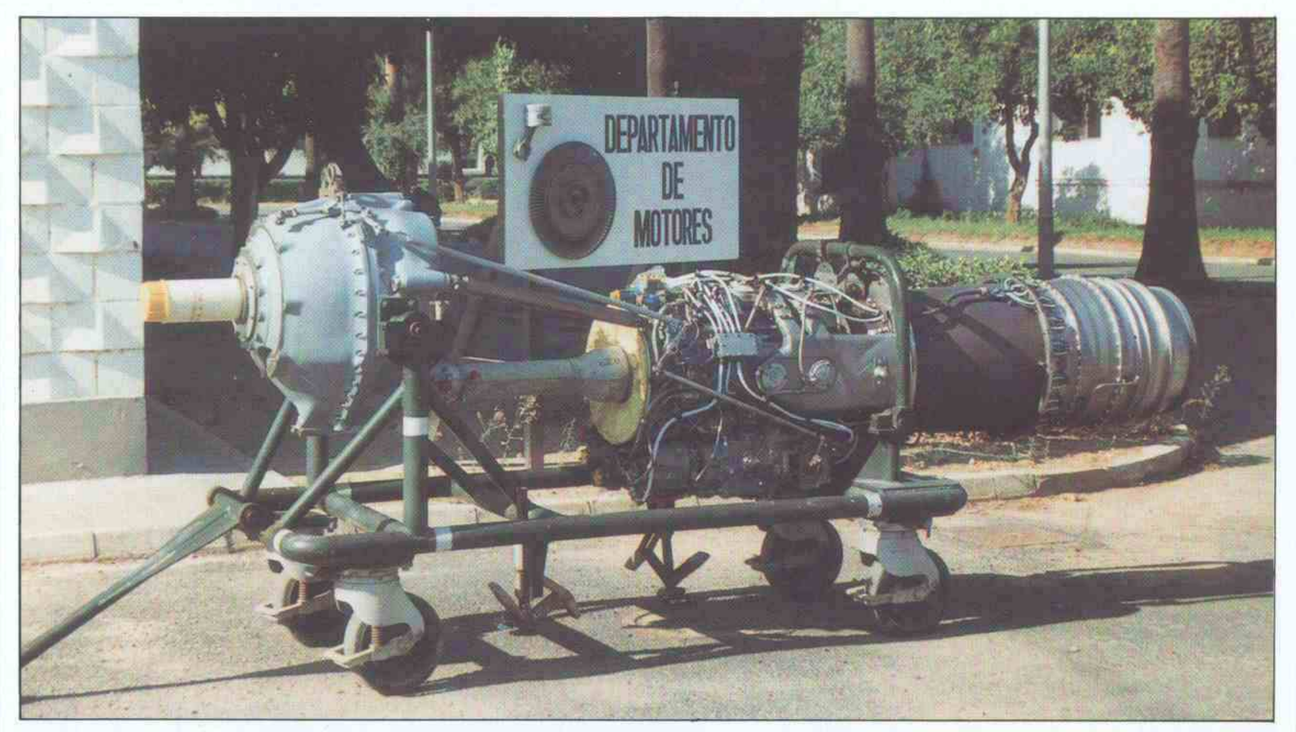


EJERCICIO AVUTARDA 90 BRILAT–ALA 31. Entre los días 22 y 28 de abril tuvo lugar el ejercicio denominado AVUTARDA-90 en el que intervino de forma muy activa el Ala 31 del Mando de Transporte, aerotransportando a la BRILAT del Ejército de Tierra desde sus asentamientos habituales a las Islas Baleares. El papel desarrollado por los T-10 "Hércules" del Ala 31 y sus correspondientes tripulaciones fue fundamental para el cumplimiento de las fases de despliegue y repliegue de esta unidad del Ejército de Tierra, estableciéndose un puente aéreo que les permitiera operar en su destino con la máxima eficacia. Se efectuaron 99 salidas desde los aeropuertos de Asturias, Vigo, Son San Juan, Mahón e Ibiza, invirtiendo aproximadamente 200 horas de vuelo, durante las cuales se transportaron 1.300 hombres, 100 vehículos Land-Rover y 20 remolques.

noticiario noticiario noticiario



NO VOLVERAN. *El D2-01 del 802 Escuadrón de las FF.AA. del Mando Aéreo de Canarias fue el último Fokker 27 reparado en la Maestranza Aérea de Sevilla. Estos aviones no volverán a Tablada debido a la construcción de la autovía de circunvalación de Sevilla en su tramo Suroeste que dejará inoperativo el campo de vuelo del Aeródromo Militar de Tablada.*



SI VOLVERAN. *La que sí resultará fortalecida será la Maestranza debido a la puesta en marcha de su Plan de Potenciación por lo que motores como este Allison T-56-A-15 que equipa al avión de transporte C-130 "Hércules" seguirán siendo reparados en esta ciudad.*

El G.A.R. y el Ejercito del Aire

Fernando Carrillo Cremades
Teniente de Aviación
Profesor del CASYD

"Los de la boina son diferentes, no son como los demás, hay que tener cuidado con ellos". Estas declaraciones, fueron efectuadas por uno de los "taldes" (grupos) del Comando Donosti, perteneciente a la banda terrorista E.T.A., tras su detención. Hablaban del G.A.R., el Grupo Antiterrorista Rural de la Guardia Civil.

Tuve la suerte de trabajar con ellos, ya que la fase de prácicas del XX Curso A.D.E. (Adiestramientos Especiales), del que formé parte como alumno, se llevó a cabo en el País



Curso de Adiestramientos Especiales. A veces la situación puede exigir el desembarco rápido de personal en zona crítica.



Controles en Carretera. Uno de los servicios más importantes del GAR.

noticiario noticiario noticiario



Asalto a un edificio por parte de lo que puede ser una Unidad de Intervención Inmediata.

Vasco, durante la última quincena del pasado mes de junio. Pasé aformar parte de la 2ª Compañía (GAR-GUIPUZCOA), sin lugar a dudas la más peculiar de ellas, debido sobre todo a que actúan en la zona más castigada por la banda terrorista. Junto a sus mandos pude vivir de cerca el problema vasco, la forma de actuar de esta unidad especial de la Guardia Civil, el ambiente que se respira cuando hay, como llaman ellos, un operativo montado y por supuesto la experiencia, difícil de olvidar, de trabajar con amenaza real, contra un enemigo que no ves y esa idea, que a veces te ronda, de no saber si al Nissan en el que viajas o al cuartel donde te alojas le va a tocar ese día.

Pero hablemos un poco de esta Unidad. Cuando a finales de los 70 la situación terrorista adquirió cotas alarmantes y se consideraba la posibilidad de que E.T.A. pudiera avanzar en el sentido de guerrilla urbana, se pensó en crear una unidad operativa, con personal especializado y trabajo cotidiano en zona conflictiva. Así nace el GAR. Sólo su 2ª Compañía ha intervenido desde 1981 en la detención de unos 600 miembros de E.T.A., realizado 7000 fichas de caseríos y unas 100.000 de personas controladas.

Su trabajo diario merece la pena ser vivido. Tras la reunión previa, sales de servicio : controles en carretera, reconocimiento de zonas, caseríos o itinerarios, escolta de convoyes, apostaderos, protección de cuarteles y otros que por lógica discrección omito. También en aquellos días se llevó a cabo la evacuación, por amenaza de explosivo, de un conocido centro comercial en San Sebastián, ya que también entre sus misiones, está la de realizar dichos servicios y prestar seguridad al grupo TEDAX mientras éste actúa.

De producirse algún atentado son los primeros en acudir a la zona, efectuar los cercos y llevar a cabo las primeras actuaciones, siempre con la moral alta. Cierto es que el ánimo reinante que he podido observar, en las fuerzas que allí luchan contra ETA, pasa por uno se sus mejores momentos. En poco tiempo han caído los Comandos Eibar, Araba, Itinerante y los que pueden ser componentes del Nafarroa. Todo ello contando además con el duro golpe que sufre la infraestructura etarra y que tanto tiempo les cuesta superar.

Con ellos vives la cara opuesta de la rutina. Imposible prever qué harán en los siguientes cinco minutos. Nunca repiten los mismos lugares, itinerarios, ningún movimiento es parecido al anterior. Igual vas al tiro un domingo por la tarde, que realizas un control cuando te diriges a la cena. Si ese día toca una determinada zona de actuación, los compañeros de Rural de esos cuarteles respiran tranquilos. "Los de la boina" están cerca y la respuesta a un atentado en ese cuartel por parte del GAR sería inmediata.

Forman, junto al SIGC (Servicio de Información de la Guardia Civil) y la UEI (Unidad Especial de Intervención), las unidades especiales que la Guardia Civil tiene destacadas en el Norte para la lucha contra el terrorismo. A ellos, que componen estas unidades de élite, quiero dedicar estas palabras y agradecer es estas páginas cargadas de sabor aeronáutico, la profesionalidad, la entrega y el buen hacer de los que he sido testigo.

El Ejercito del Aire, cumplida su mision, regresa de Namibia

A primeras horas de la tarde del día 6 de abril de 1990, tomaban tierra en la Base Aérea de Getafe cuatro aviones C-212 Aviocar del Ala 35 del Ejército del Aire español, que junto con otros tantos que lo habían hecho el 25 de febrero, constituían la totalidad del Grupo de Transporte Aéreo que habían operado en Namibia formando parte de la UNTAG (Grupo de Asistencia de las Naciones Unidas para el periodo transitorio de Namibia).

Aceptado por el gobierno español su participación en el proceso de independencia de este pais del Africa central, hace responsable de la operación al Mando Aéreo de Transporte del Ejército del Aire, quien a tenor de los requisitos operativos solicitados por las Naciones Unidas decide asignar el cumplimiento de la misión al Ala 35 dotada con aviones T-12 (CASA 212 "Aviocar"), material idóneo por sus características, atendidos por tripulaciones de esta Unidad del Ejército del Aire, reforzados por otros del Ala 37.

Tras un considerable esfuerzo por parte del Ejército del Aire, especialmente del Mando de Material y del Ala 35 los ocho aviones fueron acondicionados para esta importante misión, llegando así al día 21 de marzo de 1989, fecha en la que los dos primeros aviones emprendieron el vuelo con destino final en Namibia.

Los miembros del Ejército del Aire a partir de su llegada formarían parte de los 4.650 cascos azules, siendo su cometido el proporcionar apoyo logístico a otras unidades de las Naciones Unidas, teniendo, como fin último la misión de garantizar la paz durante el periodo de transición para la independencia de Namibia. Por otra parte, también miembros del Ejército del Aire español habían aceptado la oferta de la organización internacional para ocupar la Jefatura del Estado Mayor del componente aéreo de la UNTAG.



Momento de la salida del segundo avión a Namibia el 21 de marzo de 1989.

noticiario noticiario noticiario





Pilotos de los primeros "Aviocar", momentos antes de iniciar viaje a Namibia.

En territorio namibio, un "Aviocar" dispuesto a trasladar a Rundu a personal de UNTAG.



El ministro de Defensa y el Jefe del Estado Mayor deL Ejército del Aire, saludan a su llegada a Windhoek, en octubre de 1989, a los tenientes coroneles Bernal y Del Real, Jefes respectivos del Contingente Aéreo español y del Grupo de Apoyo Aéreo.

En el periodo de tiempo que han permanecido en suelo namibio, los ocho aviones españoles, reforzados además durante 45 días con un Hércules, fueron suficientes para atender y cumplir la totalidad de los cometidos encomendados, sin haber fallado un solo vuelo. Contabilizaron un número de misiones que se aproximaron a las 1000 con cerca de 4000 horas de vuelo, durante las cuales fueron transportados 12.500 viajeros y 450.000 kilogramos de carga. Para alcanzar estas cifras hubo de realizar un enorme esfuerzo, manteniendo una disponibilidad de aviones cercana del 90%, con la particularidad de que para las evacuaciones médicas fue preciso mantener una alerta permanente de cuatro aviones con sus correspondientes tripulaciones, haciéndose al mismo tiempo autosuficientes en cuanto a equipos de navegación, balizaje de pistas y apoyo a tierra, debido a la retirada progresiva de las fuerzas sudafricanas.

Como valoración global de esta experiencia española, que ha pasa-

Un total de 214 miembros del Ejército del Aire han participado en esta importante operación existiendo siempre un promedio entre 85 y 98 hombres, siendo su término medio de permanencia de 4 a 6 meses.

Durante su estancia en Namibia, el contingente español mantuvo hasta el día 15 de diciembre de 1989 un destacamento de cuatro aviones en el aeropuerto de Eros, en Windhoek, lugar en que radicaba la base principal en cuanto a mantenimiento y efectivos, y dos destacamentos de dos aviones cada uno, en Ondangwa y Rundu, ciudades próximas a la frontera de Angola, en el norte del pais. A partir del 15 de diciembre de 1989 se incrementó con un avión el destacamento de Eros, y trasladándose las tres restantes a Grootfontein, ciudad situada al noroeste de la capital Windhoek.

IMPOSICION DE CONDECORACIONES EN NAMIBIA

ANGEL SERRANO BARBERAN
Capitán Auditor del Ejército del Aire

El día 12 de enero de 1990, a las 15,00 horas y en la explanada contigua a la puerta principal de la Base Militar de Suiderhof, alojamiento de Oficiales y Suboficiales de diversos Contingentes Militares de boinas azules, tuvo lugar la primera imposición oficial en Namíbia a componentes del Destacamento Español de la Medalla de las Naciones Unidas conmemorativa de la misión de apoyo al proceso de Independencia de la última colonia africana. Dicha condecoración se otorga a todos aquellos que han prestado servicio en suelo namibiano durante 90 días como mínimo y, por lo tanto, pasan ya de un centenar largo los españoles que desde el comienzo de la misión, allá por el mes de marzo de 1989, han merecido tal distinción.

Bajo el ardiente sol del verano africano, españoles, malayos y finlandeses aguardaban en formación la llegada del General indio Dewan Prem Chand, Jefe de las Fuerzas de Naciones Unidas en Namíbia, quien después de pasar revista a los Contingentes pronunció una breve alocución elogiando la actuación del componente militar de UNTAG a lo largo de todo el tiempo de la misión y agradeciendo el espíritu demostrado en todo momento en el desempeño de sus funciones.

A continuación el General procedió a imponer las condecoraciones a

noticiario noticiario noticiario



En Eros, los aviones antes de emprender el regreso el 18 de febrero de 1990.

do a los anales de las misiones de paz de las Naciones Unidas como una de las mejores efectuadas, podemos citar las palabras del Teniente Coronel Pedro Bernal Gutierrez, Jefe del Contingente Aéreo español quién aseguró que "el Ejército del Aire se ha mostrado capaz de organizar y mantener una operación a tanta distancia y que los oficiales y suboficiales mostraron un nivel suficiente para hacer frente a lo que se pedía de ellos y para colaborar con unidades de otros paises en una organización tan complicada como la de la ONU. La experiencia adquirida y las enseñanzas aprendidas a lo largo de estos meses garantizan que en el futuro se puedan abordar con éxito este tipo de misiones".

los Jefes y Oficiales, mientras que las otorgadas a los Suboficiales y Clase de Tropa fueron impuestas por el Jefe de Estado Mayor, Coronel del Ejército malayo, Homar Shariff.

Entre otros Jefes y Oficiales españoles, en el acto fueron condecorados el Coronel Jefe del Contingente, Juan del Real de la Torre, y el Jefe del Grupo Aéreo de Transporte, Teniente Coronel Pedro Bernal Gutiérrez.

Tras la ceremonia militar, en la que estuvieron presentes las máximas autoridades civiles de Naciones Unidas en Namibia, se ofreció una recepción en la que, como era de esperar, no faltaron ni el vino ni el cava españoles.

Actuaciones del departamento en 1990

ENFOQUE GLOBAL

El Ministro de Defensa en su comparecencia del 29 de enero ante la Comisión de Defensa del Congreso de los Diputados expuso el programa de su departamento para la legislatura en curso (IV LEGISLATURA). Un resumen del mismo nos permite presentar, a grandes rasgos, las líneas maestras a las que se han adaptado las actuaciones coincidentes con los puntos claves del programa:

– Desarrollo de la Ley Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional.

-Plan de modernización del Servicio Militar.

– Regulación de toda la problemática de la vivienda con un enfoque distinto de la misma.

– Homogeneización e integración de la enseñanza militar en el sistema educativo nacional.

– Desarrollo de la estructura de la Fuerza con la puesta en marcha de los Mandos Operativos (MOP,s).

– Implantación de la organización periférica del Ministerio.

– Política de armamento y equipo que contemple los posibles resultados de las conversaciones de Viena en armonización con los programas de armamento en curso.



Foto: Pepe Díaz. RED.

MINISTRO
GABINETE
JUJEM
CONS. DIRECCION
CONS. SUPERIORES EJERCITOS
ORGANOS ASESORES
JEMAD
EMACON
MOT
MON
MOA
MANDOS OPERATIVOS
JEME
C. GENERAL
FUERZA
APOYO
AJEMA
C. GENERAL
FUERZA
APOYO
JEMA
C. GENERAL
FUERZA
APOYO
SEDEF
GABINETE
DGAM
DIGENECO
DIGENIN
INTERVENCION
SEDAM
GABINETE
SEGENTE
DIGENPER
DIGENEN
DIGENSEM
AJUGEDEF
OTROS ORGANOS DEPENDIENTES DEL MINISTRO
CESID
DIGENPOL
DRISDE
G. CIVIL

DEPENDEN DE SEDEF: INTA, CADAM Y CADIN

DEPENDEN DE SEDAM: ISFAS, CUERPOS COMUNES Y SERVICIO DE ASISTENCIA RELIGIOSA.



Fachada del Ministerio de Defensa.

– Concluir un ciclo completo de planeamiento de la Defensa con la firma de un nuevo PEC, documento que se sancionó en octubre pasado.

Vista esta necesaria introducción, base de partida de lo posible a realizar, a continuación se detallarán, por grandes áreas, los aspectos más importantes de lo actuado en 1990.

REALIZACIONES

En el campo de LA ORGANIZACION se ha reestructurado el área de la Subsecretaría de Defensa a la que se ha dado categoría de Secretaría de Estado (Secretaría de Estado de Administración Militar– SEDAM) incluyéndose en ella una nueva dirección general, la Dirección General del Servicio Militar (DIGENSEM).

En el real decreto por el que se reforma esta estructura se le asignan como responsabilidades a la nueva Secretaría de Estado la política de personal, la enseñanza y el servicio militar.

Como actuación básica en EL AREA DE PERSONAL es necesario referirse al desarrollo de la Ley Reguladora del Personal Militar Profesional.

Se han publicado las normas para la concesión de excedencias y admisión de renuncias a la condición de militar para la Escala del Aire.

Se ha creado el Servicio de Asistencia Religiosa en las Fuerzas Armadas.

Se encuentran en avanzado estado de elaboración los reales decretos sobre Evaluaciones, Clasificaciones y Ascensos del Personal Militar Profesional de Carrera, y el de Integración de Escalas. Es muy probable que cuando este número llegue a manos de los lectores ya estén publicados los reales decretos citados, que prácticamente, culminan el proceso de desarrollo general de la Ley Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional.

Se han regulado las agregaciones y comisiones de Servicio del personal militar de carrera y la adaptación de Escalas de Complemento de la Armada y del Aire (pilotos) a Militar de Empleo de la categoría de oficial.

En relación con el personal civil, se ha firmado el tercer convenio, aprobación e implantación de las Relaciones de Puestos de Trabajo de funcionarios civiles adscritos a los Cuarteles Generales.

En el campo legislativo preferimos remitir al lector al cuadro correspondiente que recoge las más importantes disposiciones.

Un nuevo aire tiene el Centro de Documentación, de la Secretaría General Técnica, al que se permite el acceso del público en general a documentación, videos, revistas especializadas, etc., facilitándosele, mediante reproducción, aquella información que le sea de utilidad.

En el área de la enseñanza la dirección general correspondiente (DIGENEN) ha conseguido elaborar y publicar el Reglamento General para ingreso en los Centros Docentes Militares de Formación y de Acceso a la condición de militar de empleo, se han realizado convocatorias, más de 30, para ingreso en centros docentes tanto por acceso directo como para promoción interna a/y entre las distintas escalas de los Cuerpos Generales y Cuerpos Comunes.

ALGUNAS DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL		
TIPO Y FECHA	ASUNTO	B.O.D.
O. M. 1/90 DE 4.1.90	PRÓRROGA PRESUPUESTOS 1989	B.O.D. NUM. 5
RES. 2/90 DE 5.1.90	CUANTÍA RETRIBUCIONES	B.O.D. NUM. 6
O.M. 3/90 DE 9.1.90	TRIBUNALES MÉDICOS PSIQUIÁTRICOS	B.O.D. NUM. 16
O.M. 4/90 DE 9.1.90	TARJETAS APTITUD DEL PERSONAL CON TITULACIÓN AERONAÚTICA	B.O.D. NUM. 14
RES 28/90 DE 10.4.90	CENTRO DE REFERENCIA SIDA PARA LAS FAS.	B.O.D. NUM. 78
INST. 5/90	AYUDA ECONOMICA ADQUISICIÓN VIVIENDAS	B.O.D. NUM. 11
O.M. 12/90	JUNTA SUPERIOR DEL CUERPO JURÍDICO MILITAR	B.O.D. NUM. 30
O.M. 19/90	CREACIÓN ESPECIALIDAD DE ONCOLOGÍA RADIOTERAPICA	B.O.D. NUM. 48
O.M. 22/90	SE AUTORIZA PUBLICACIÓN REGLAMENTO ABREVIATURAS Y SIGNOS CONVENCIONALES	B.O.D. NUM. 66
O.M. 23/90	ORGANIZA LA SECCIÓN DE SUPERVISIÓN DE PROYECTOS	B.O.D. NUM. 65
O M. 25/90	EXCEDENCIAS Y ADMISIÓN DE RENUNCIAS A LA CONDICIÓN DE MILITAR DE CARRERA. PERSONAL ESCALA DEL AIRE	B.O.D. NUM. 71
O.M. 39/90	JORNADA Y HORARIO PERSONAL CIVIL FUNCIONARIO	B.O.D. 102
O.M. 36/90 DE 30.5.90	SE FIJAN ZONAS DE CLASIFICACIÓN DE ESCALAS Y CUERPOS DEL EA.	B.O.D. NUM. 108
O.M. 37/90 DE 30.5.90	REGULACIÓN DE OBRAS DE AUTOR AL PROGRAMA EDITORIAL DEL MINISTERIO	B.O.D. NUM. 111
O.M 43/90 DE 7.6.90	NORMAS DE ADQUISICIÓN DE VIVIENDAS MILITARES	B.O.D. NUM. 115
O M. 46/90	PLANTILLAS DEL E.A. A PARTIR DE JULIO DE 1990	B.O.D. NUM. 129
RES. 47/90	RENOVACIÓN DORMITORIOS TROPA Y MARINERIA	B.O.D. NUM. 133
O.M. 51/90 DE 11.7.90	MODIFICACIÓN DEL EMBLEMA DE APOYO AÉREO	B.O.D. NUM. 138
O.M. 52/90 DE 23.7.90	INSPECCIÓN SANITARIA DE COMEDORES COLECTIVOS	B.O.D. NUM. 150
O.M. 54/90 DE 31.7.90	UNIFORMIDAD DEL CUERPO DE SANIDAD	B.O.D. 152

En el caso especial del Ejército del Aire ha tenido especial incidencia las convocatorias para militares de empleo pilotos con posibilidad de acceso, en la última de ellas, a la mujer.

Se ha regulado la uniformidad del Cuerpo Común de Sanidad, las ayudas económicas a través del ISFAS para la adquisición de viviendas y se han adjudicado las viviendas logísticas disponibles.

Han continuado las acciones para llevar a buen fin la política sobre centros penitenciarios clausurándose los de Illetas, María Cristina, La Carraca, Santa Catalina, etc.

El proyecto de Ley de Presupuestos, en un adicional, contempla la concesión con carácter retroactivo de una indemnización de 2.000.000 de pesetas para los familiares de soldados fallecidos durante el Servicio Militar.

Dentro de la acción social y asistencia sanitaria destacar que, además de lo legislado, para 1991 está previsto un presupuesto de 325 millones de pesetas que permitirán una cobertura más amplia que la actual (27 millones).

En relación con el Servicio Militar se fijó el contingente para el año 1991.

Se ha regulado la concesión de pensiones e indemnizaciones del régimen de clases pasivas del Estado a quienes prestan el servicio militar y a los alumnos de los centros docentes.

En el ámbito INTERNACIONAL de la POLITICA DE DEFENSA recordar que en la Alianza Atlántica, en el mes de mayo, se firmaron los Acuerdos de Coordinación "B" y "D", de defensa aérea y de operaciones navales y aéreas en el Atlántico Oriental.

En la UEO se ha asistido a la reunión ordinaria y a las extraordinarias del Consejo Ministerial, estas últimas celebradas con motivo de los acontecimientos en el Golfo Pérsico y que han supuesto la participación española, en este marco, de una fuerza naval, en cumplimiento de las resoluciones de Naciones Unidas especialmente la 665. Por ello se creó un grupo ad-hoc Defensa-Exteriores que, en el seno de la U.E.O., desarrollará en detalle las directrices emanadas del nivel superior.

Esta participación, junto a la de otros países, en apoyo de resoluciones de Naciones Unidas nos hace recordar las actuaciones de España, en misiones de esta Organización, que han tenido lugar en este año. Ha finalizado UNTAG (Namibia), y prosiguen con participación española UNAVEM (Angola) y ONUCA (Centroamérica).

La novedad en las relaciones bilaterales ha estado regida por la serie de visitas iniciadas durante este año por el Sr. Ministro a diversos países de Europa Oriental y Central, entre otros Polonia, Checoslovaquia y Hungría, países con los que se ha acordado el intercambio de agregados militares; es de destacar que la visita a Polonia, ha sido la primera de un Ministro de Defensa de la Alianza Atlántica a este país tras los cambios democráticos habidos en él.

Con Francia, Italia y Portugal se han celebrado reuniones de Ministros de Defensa de ambos países y de comisiones de trabajo en los que se han tratado las consecuencias de los Acuerdos de Coordinación firmados por España y la seguridad en el Mediterráneo.

REALES DECRETOS		
NUM. Y FECHAS	CONTENIDO	BOD. BOE.
125/90 DE 2 DE FEBRERO	DENOMINACIÓN DE QUIENES EJERCEN EL MANDO EN LAS REGIONES O ZONAS TERRESTRES, MARÍTIMAS O AÉREAS	B.O.D. 26 DE 6.2.90 B.O.E. DE 3.2.90
273/90 DE 3 DE FEBRERO	CENTRO DE EDUCACIÓN PREESCOLAR "MARQUES DE STA. CRUZ"	B.O.D. 46 DE 6.3.90 B.O.E. 53 DE 2.3.90
562/90 DE 4 DE MAYO	REGLAMENTO GENERAL DE INGRESO EN CENTROS DOCENTES MILITARES DE FORMACIÓN Y ACCESO A LA CONDICIÓN DE MILITAR DE EMPLEO	B.O.D. 91 DE 10.5.90 B.O.E. 111 DE 9.5.90
619/90 DE 18 DE MAYO	DETERMINA ESTRUCTURA ORGÁNICA BÁSICA DEL MINISTERIO DE DEFENSA (SEDAM Y DIGENSEM)	B.O.D. 100 DE 23.5.90 B.O.E. 122 DE 22.5.90
693/90 DE 18 DE MAYO	CONTROL CIRCULACIÓN AÉREA EN EL ÁREA TERMINAL DE ZARAGOZA	B.O.E. 136 DE 7.6.90
757/90 DE 15 DE JUNIO	REGULA AGREGADURÍAS DE DEFENSA	B.O.D. 121 DE 21.6.90 B.O.E. 146 DE19.6.90
889/90 DE 29 DE JUNIO	SE DECLARAN DE INTERÉS MILITAR LAS INSTALACIONES DE LA EMPRESA "FABRICACIONES EXTREMEÑAS, SA."	B.O.D. 139 B.O.E 166
1034/90 DE 27 DE JULIO	SE ESTABLECEN LAS SERVIDUMBRES AERONAÚTICAS NDB DE VITIGUDINO (SALAMANCA)	B.O.E. 188 DE 7.8.90
1145/90 DE 7 DE SEPTIEMBRE	CREACIÓN DEL SERVICIO DE ASISTENCIA RELIGIOSA EN LAS FAS. Y NORMAS DE FUNCIONAMIENTO	B.O.E. 227 DE 21.9.90
1236/90 DE 5 DE OCTUBRE	POR EL QUE SE DECLARAN DE INTERÉS MILITAR LAS INSTALACIONES DE LA EMPRESA "CORDO, SA."	B.O.E. 248 DE 16.10.90
1234/90 DE 11 DE OCTUBRE	POR EL QUE SE REGULA LA CONCESIÓN DE PENSIONES E INDEMNIZACIONES DEL RÉGIMEN DE CLASES PASIVAS DEL ESTADO A QUIENES PRESTAN EL SERVICIO MILITAR Y A LOS ALUMNOS DE CENTROS DOCENTES MILITARES DE FORMACIÓN	B.O.E. 248 DE 16.10.90
1267/90 DE 11 DE OCTUBRE	DESCONCENTRACIÓN DE FACULTADES EN MATERIA DE CONTRATACIÓN ADMINISTRATIVA EN EL ÁMBITO DEL MINISTERIO DE DEFENSA	B.O.D. 207 DE 23.10.90
1385 DE 8 DE NOVIEMBRE	REGLAMENTO DE SITUACIONES	B.O.E. NÚM. 273
1622/90 DE 14 DE DICIEMBRE	REGLAMENTO DE EVALUACIONES, CLASIFICACIONES Y ASCENSOS	B.O.E. NÚM. 304

En relación con el Convenio con los Estados Unidos se han dado las máximas facilidades, dentro del mismo, para el despliegue a las fuerzas de este país en relación con el conflicto del Golfo Pérsico. También es de destacar el anuncio hecho por el Gobierno de los Estados Unidos del cierre y abandono de importantes instalaciones y facilidades de las que tienen concedidas en las bases de Torrejón y Zaragoza entre otras.

En el área de la INDUSTRIA, LA ECONOMIA Y LA INFRAESTRUCTURA, se han tramitado más de 300 expedientes por un montante superior a los 280.000 Mpts. con un volumen de importaciones en torno a los 96.000 Mpts.; se han efectuado estudios y trabajos relacionados con el DPQ-90, análisis de las repercusiones industriales del OFC-90 así como la de la reciente reducción presupuestaria; se ha elaborado el cuestionario español del MILITARY BALANCE, se ha publicado el Presupuesto del Ministerio de Defensa 1990 y se han elaborado el anteproyecto de los Presupuestos y el proyecto de Ley de Dotaciones Presupuestarias para Inversión y Sostenimiento de las FAS.

Se han enajenado bienes por valor de 6.168,4 millones y se han adquirido por valor de 1.682,3. De las inversiones previstas en los planes anuales de obras se han adjudicado 12.883,1 millones.

Se han desarrollado nuevos proyectos y direcciones de obras entre los que se pueden destacar el relativo al Edificio Social del Centro Militar, Deportivo y Cultural "SAN JORGE", en Madrid, se ha proyectado la adaptación de edificios para la DIGENIN, proyecto de galerías de tiro de 200 y 1.000 mts. para la Fábrica Nacional de la Marañosa, etc. Reseñar que se han inspeccionado más de 400 proyectos por un importe superior a los 44.000 millones de pesetas.

Dentro del campo de las RELACIONES INFORMATIVAS Y SOCIALES se ha celebrado el II Curso de Comunicacion Social, al que han asistido sesenta y dos oficiales de las fuerzas armadas, e iniciado el tercero.

Se han emitido un sinfín de comunicados oficiales y notas de prensa en un intento, no siempre aceptado por los medios, de mediante su difusión clarificar incidentes, accidentes dentro de la organización o manifestar posturas ante determinados acontecimientos o sucesos de su ámbito.

Como indicación del volumen de trabajo y de atención hacia la sociedad se han registrado y contestado un promedio de 4.000 llamadas telefónicas por mes, en petición de información ,etc.

Se han realizado durante este año unos 60 cursos de formación ocupacional para la tropa con una duración de 225 horas. Además de estos cursos se han desarrollado programas de actividades que abarcan las áreas culturales, recreativas y formativas. ■

Seminario internacional sobre servicio militar



Vista general de la sala donde se celebró el Seminario internacional sobre Servicio Militar.

Del 13 al 15 del pasado mes de diciembre, se ha celebrado en Toledo un Seminario Internacional sobre "El Futuro del Servicio Militar", organizado por la Revista Española de Defensa y la Asociación de Periodistas Europeos.

Han participado unas 75 personas, entre las que hay que destacar militares, periodistas, políticos, licenciados, estudiantes y otros interesados en el tema. Las conferencias han sido desarrolladas por 17 ponentes, 8 de ellos extranjeros.

Ultimamente se han celebrado en España varios Seminarios sobre el mismo tema lo que puede parecer que aunque no sea uno de los problemas más importantes que tiene nuestra sociedad, si tiene mucho interés político. Esta excesiva proliferación hace que los argumentos y las diversas opiniones sean repetitivas puesto que se reducen a plantear una doble alternativa del Servicio Militar: o el Obligatorio o el Voluntario el Ejército Profesional, con sus correspondientes ventajas e inconvenientes.

En este Seminario se han discutido cuatro paneles: *El factor humano y la defensa; El entorno estratégico y los ejércitos del futuro; Los debates nacionales, en donde se ha estudiado la situación en Francia, España, Reino Unido, China, URSS, Estados Unidos e Israel; La nueva Ley del Servicio Militar,* con intervenciones del Director General del Servicio Militar, D. Laureano García y del Diputado y Portavoz de Defensa del Partido Popular, D. Javier Rupérez, entre otros.

Respecto al Factor Humano y la Defensa, se ha insistido en el gran rechazo existente actualmente al Servicio Militar, siendo una de las causas más importantes la falta de "Cultura de Defensa" que tiene nuestra sociedad y la escasa, por no decir nula, formación patriótica y social de nuestra juventud. El factor demográfico tambien representa un futuro problemático, pues para el año 2005 apenas tendremos 116.000 hombres útiles para el Servicio.

En el segundo panel se estudió el nuevo entorno estratégico, con la situación en la URSS, la reunificación alemana, la desintegración del Pacto de Varsovia, los resultados de la Conferencia de París, la tecnología moderna, los nuevos materiales, la situación demográfica y otros factores que tanto influirán en las Fuerzas Armadas.

En los estudios de los Ejércitos de los países tratados, se observaron las ventajas de sus diversos sistemas de reclutamiento, quedando claro que no existe ningún modelo perfecto, y que su elección depende de una decisión política y de unas posibilidades económicas y sociales. Pero desde luego hay que realizar una labor educativa adecuada en los colegios y en los entornos juveniles para formar una conciencia de solidaridad social y de amor a la Patria , y mantener en la sociedad una adecuada cultura de defensa con la utilización normal y racional de los medios de comunicación social.

Respecto al cuarto y último panel se esperó con expectación para conocer cuales serán las nuevas orientaciones del Servicio Militar en España. El Director General expuso que la nueva Ley no nacía por generación espontánea ni por presión social, ya que se hacía necesaria tras los estudios realizados del Proyecto de las FAS del año 2000 elaborado por el Gobierno y teniendo en cuenta las experiencias de la Ley 19/84, actualmente en vigor. Como prueba de la importancia que se da al tema se citó la reciente creación de la Dirección del Servicio Militar y, dentro de



ella la Subdirección de Prestación del S.M. que debe encargarse de la mejora de la prestación del mismo. Este programa de mejora de las condiciones de realización del S.M. es independiente de la Ley, y por ello ya se está trabajando en él.

Respecto al contenido del anteproyecto de la nueva Ley, se está a la espera de las conclusiones de la Ponencia sobre el modelo de las FAS en conexión con el Servicio Militar, de la Comisión de Defensa del Congreso de Diputados, pero se puede adelantar que seguirá existiendo el modelo de Servicio Militar Obligatorio pero más flexible puesto que se contemplará un S.M. "a la Carta" en donde el mozo tendrá posibilidad de escoger, cómo, cuándo y dónde realizar su servicio activo, dentro de un determinado periodo; para ello hay que elaborar un catálogo de los puestos y sus características en donde debe existir un soldado y sustituir los restantes puestos ocupados actualmente por personal de tropa forzosa, o por personal civil o empresas que presten el servicio. Más universal, pues se revisará el actual Cuadro de Exclusiones Médicas para que parte del personal actualmente excluído pueda realizar algunos trabajos de tipo administrativo o menos activo, y se revisará el sistema de prórrogas y exclusiones. Más racional pues se modernizará y mejorará la prestación del S.M., con inclusión de los Derechos y Deberes del Soldado.

Ante determinadas preguntas se dijo que la mujer seguirá excluída del S.M. forzoso, pero que sí tendrá cabida en el Voluntariado Especial que se potenciará en muchos aspectos. Tampoco se contempla aumentar la edad de ingreso en filas, considerado como uno de los factores que causan parte de los problemas actuales, dado que se ofrecerá la posibilidad de escoger el momento que más interese realizar el Servicio activo.

El seminario fue clausurado por el Secretario de Estado para la Administración Militar, D. Gustavo Suárez Pertierra, que agadeció el interés y los trabajos sobre este tema que es de gran actualidad y uno de los trabajos prioritarios del Ministerio de Defensa■



Foto: Jorge Mata. RED.

El Director General del Servicio Militar junto a otros ponentes, en un momento de su intervención.

Novedades Orgánicas

La División de Orgánica (DOR), como parte integrante del Estado Mayor del Aire, es el organismo responsable de elaborar y desarrollar el Plan Orgánico, estudiar y perfeccionar continuamente la organización, determinar y confeccionar planes, directrices y normas sobre necesidades, reclutamiento y distribución de personal así como realizar el informe previo a las disposiciones de carácter general que afectan al Ejército del Aire en su conjunto.

Durante el transcurso del año 1990, de acuerdo con las responsabilidades encomendadas, la División de Orgánica ha intervenido y tratado un elevado número de temas y asuntos de diversa índole e importancia para la organización presente y futura de nuestro Ejército del Aire. Muchos de ellos, probablemente los de más trascendencia para el futuro, derivan del desarrollo del Real Decreto 1207/89 por el que se establece la Estructura Básica de los Ejércitos y de la Ley 17/89 Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional (LRRPMP).

A continuación se expone únicamente una muestra de aquellos que por su influencia, más o menos importante para el futuro, merecen una mayor atención:

– Para desarrollar el Real Decreto 1207/89 de estructura básica de los Ejércitos, se ha elaborado el proyecto de Orden Ministerial por la que se establece la "ESTRUCTURA ORGANICA Y FUNCIONAL DEL CUARTEL GENERAL, LA FUERZA Y EL APOYO A LA FUERZA EN EL EJERCITO DEL AIRE", de la que este Ejército es el órgano originador.

El citado proyecto se encuentra actualmente en fase de decisión y ha sido objeto de profundos estudios en el que han intervenido todos los Mandos del E.A., y de diferentes propuestas y contrapropuestas durante el año 1990.

La nueva organización orgánico-administrativa del Ejército del Aire, que desarrolla dicho proyecto de O.M., debe posibilitar un alto grado de preparación y disponibilidad de las Unidades que lo constituyen y al mismo tiempo, facilitar el empleo de dichas unidades dentro del marco de la estructura de Mando Operativo que establece la Orden Ministerial 07/89 de 3 de febrero.

– Integración en una sola Unidad de todas las ubicadas en el área del Aeropuerto de Barcelona con la denominación de "Agrupación de Unidades y Servicios de El Prat ". Esto se efectúa por la conveniencia de definir claramente las responsabilidades de un jefe de instalación de cualquier tipo, con respecto al apoyo que debe prestar a las unidades estacionadas en la misma, cualquiera que sea la dependencia de estas; la necesidad de establecer ante quién responde de este importante cometido; la discrepancia que representa la aplicación de la Ley del Régimen Disciplinario al personal destinado en otras unidades ubicadas en la instalación citada y la posibilidad de mejorar la utilización y control del personal y material. Con el establecimiento de la nueva estructura en la que se integran las siguientes unidades ubicadas en la demarcación del Aeropuerto de Barcelona, encuadradas orgánicamente en la 3ª Región Aérea bajo la dependencia del Jefe del Sector Aéreo de Barcelona, se solventarán los problemas citados a la vez que se favorecerá el empleo eficaz de los recursos:

Escuadrilla de Seguridad y Servicios del Sector Aéreo de Barcelona.

. Zona Residencial de "El Prat de Llobregat".

. Comandancia Militar Aérea del Aeropuerto de Barcelona.

. Destacamento CAMO Nº 4.

. Centro de Mantenimiento de Barcelona de la Escuadrilla de Microondas de Zaragoza.

– Por Orden Circular, se establece el cese de la actividad aérea en el Aeródromo Militar de Tablada, perdiendo su naturaleza como tal aeródromo. A consecuencia de ello dicho aeródromo se cierra al tráfico aéreo y se activa el Grupo del Cuartel General del Mando Aéreo Táctico con la misión de apoyar el funcionamiento de dicho Mando y el de las Unidades y Centros que se determinen, mediante las unidades aéreas y organismos en él encuadrados.

Posteriormente, la zona geográfica del antiguo Aeródromo Militar de Tablada, por corresponderle el nombre de Acuartelamiento según el artículo 10 de las Reales Ordenanzas, pasa a denominarse Acuartelamiento Aéreo "TABLADA", nombrándose Jefe de dicho establecimiento al Jefe del Grupo del Cuartel General del MATAC.

– Intervención en el proceso de elaboración del Proyecto de Reglamento de Régimen Interior de los Centros Docentes Militares de Formación y Perfeccionamiento, en apoyo a la Dirección General de Enseñanza (DIGENEN) como órgano originador del Proyecto. En este asunto, fue preciso resaltar que, en el Ejérci-

to del Aire, los Centros docentes de Formación y perfeccionamiento están ubicados en instalaciones tipo Base Aérea, Aeródromo, que además de atender a la docencia no deben ni pueden perder el carácter no docente que por fuerza tambien tienen. Por ello, necesitan de una organización específica que, además de ser coherente con el resto de las bases y aeródromos lo sea con los centros y organismos de apoyo y administración correspondientes. Por ello, la organización que se derive del Proyecto de Reglamento en cuestión, debe contemplar al Centro Docente no sólo como tal, sino que ha de tener en cuenta esas otras realidades del E.A. que posiblemente no sean aplicables al Ejército de Tierra y la Armada.

– Otro grupo de asuntos tratados puede titularse con el nombre de "Cambio de denominación de instalaciones del Ejército del Aire".

Las peticiones que distintas Corporaciones Municipales elevaron al Ministerio de Defensa, en solicitud de cambio de denominación de algunas instalaciones del E.A., hicieron que la DOR tuviese que buscar una solución a proponer al Ministerio de Defensa con objeto de evitar una previsible escalada en este asunto. Efectuado el correspondiente estudio se efectuó la propuesta siguiente:

a) Mantener la actual denominación de las bases aéreas, aeródromos e instalaciones del Ejército del Aire, basándose en aspectos tradicionales, históricos y en el gasto y trastorno que ocasionaría su cambio. (Cartas de navegación, AIP, fichas de alta y baja aproximación, etc...).

b) Caso de tener que modificar la actual denominación,asignar una nueva de tal naturaleza que no sea susceptible de cambios posteriores.

– Otro gran frente de actuación de la DOR (del que aún no se han recogido frutos) está relacionado con el personal civil no funcionario y funcionario.

a) Con respecto al primero, durante el año 1990 , a fin de dar respuesta a la gran cantidad de propuestas efectuadas por las distintas unidades, centros y organismos de este Ejército a la Sección Laboral se ha propuesto al SEDAM, con el fin de facilitar la tarea de dicha Sección y a la vez solucionar con la rapidez necesaria dichas propuestas, todo ello siempre dentro del marco de la Instrucción 724/09457/86, un procedimiento que simplifica la gestión y al mismo tiempo la hace más ágil y flexible.

b) El Personal Civil Funcionario viene destinado a organismos concretos dentro del Cuartel General del Aire, como el Mando de Personal, el Estado Mayor del Aire, el Mando del Apoyo Logístico, etc...

El R.D. 1207/89 de 6 de octubre, que desarrolla la estructura básica de los Ejércitos, establece ineludibles modificaciones orgánicas. Para adaptarse lo antes posible, a la nueva situación, se estima necesario aglutinar determinadas Relaciones de Puestos de Trabajo (R.P.T.s) con objeto de no alargar en el tiempo situaciones de interinidad poco deseables, tener sin cubrir ciertos puestos de trabajo por espacios de tiempo demasiado largos y evitar la continua tramitación de peticiones de cambio de R.P.T.s.

Por lo expuesto, en el mismo documento del apartado a) se solicitó unificar la Relación de Puestos de trabajo de un determinado número de organismos situados en el Cuartel General con la denominación de RPT de la Sede del Cuartel General y Apoyo a la Fuerza.

– Informe para el Director General de Personal sobre estudio y propuesta de Orden Ministerial para el nombramiento de Ayudantes de Campo de Oficiales Generales. En el se hace un análisis sobre la figura del Ayudante de Campo en la actualidad, se determinan sus funciones conforme a la legislación vigente, se estudia la conveniencia o no de su existencia y se elabora un borrador de disposición común para los tres Ejércitos.

– Normas para la utilización de la Faja de Oficiales Generales sobre el uniforme de Diario. En Orden Comunicada Nº 01/90-DOR se establecen algunas previsiones en la utilización de la faja de Oficiales Generales sobre dicho uniforme.

En el área de Personal, la División de Orgánica ha estado presente e informado sobre el desarrollo, entre otras, de las siguientes disposiciones:

– R.D. 562/1990 , de 4 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Ingreso en los Centros docentes militares de formación y de acceso a la condición de militar de empleo. (Se publicó en el BOD num. 91, de 10.05.90, pág. 3987).

El Reglamento consiste en un desarrollo de lo establecido en el Título IV de la Ley 17/1989, de 19 de julio, en lo que se refiere a la estructura y configuración del sistema de enseñanza militar, así como los artículos 106 y 107 de la citada Ley, en los que se regula el acceso a la condición de militar de empleo.

La ordenación, y en algunos casos nueva creación, de los Cuerpos y Escalas Militares y en especial la creación de las Escalas Medias y la posibilidad de acceso a ellas por promoción interna, reclaman una normativa que el citado Reglamento pretende desarrollar.

De este modo,se consigue recoger en una disposición toda la nueva normativa reguladora del ingreso en la carrera militar, tanto en su aspecto profesional permanente como en la nueva rela-

ción de militar de empleo, de carácter permanente.

– Borrador del Reglamento de los Cuerpos, Escalas y Especialidades del Ejército del Aire.

Iniciado en el MAPER, se remitió como "Estudio inicial" para que fuese informado por la DOR.

Entre las observaciones presentadas por la DOR, se indicaba que el Reglamento podría parecer incompleto si no se incluía en el mismo, además:

. Los requisitos y condiciones para su obtención.

. La compatibilidad entre las especialidades y los empleos o categorías militares en que se pueden adquirir o mantener.

. Los distintivos de las especialidades (fundamentales y complementarias).

Todo ello aludido en el Art. 12.3 de la Ley 17/89.

El "Estudio inicial" ha sido remitido también a los Mandos para, con su análisis particular, decantar las correcciones que deben ser introducidas en el borrador.

– Reglamento General de adquisición y pérdida de la condición de militar y de situaciones administrativas. (R.D. 1385/90 de 8 de noviembre).

Las últimas observaciones realizadas por la DOR lo fueron al borrador de junio de 1990. La mayoría de las presentadas trataban de los tiempos de servicios efectivos exigidos para la renuncia, que no deben ser diferentes entre los Cuerpos Comunes y los Específicos; servidumbres por cursos, que sólo deben afectar a los de carácter voluntario; los planes de estudios seguidos en las Academias de Formación, que no deben ser considerados de perfeccionamiento, etc., etc.

– Plan de modernización del Servicio Militar.

El Plan, que pretende adecuar la prestación del servicio militar a las necesidades de planeamiento de la defensa militar teniendo en cuenta las capacidades de nuestra juventud y la realidad social, se desarrolla en las siguientes áreas de actuación:

. Reclutamiento.

. Cometidos y formación.

. Condiciones de vida.

. Conexión con la sociedad.

La DOR ha presentado sugerencias y propuesto acciones en cada una de las áreas anteriores. Entre otras, las siguientes:

. Implantar reconocimiento médico previo que permita que los no aptos puedan pasar por los centros oficiales autorizados y resolver su expediente antes de la incorporación a filas.

. El E.A. realiza tests, entrevistas, etc., que permiten la clasificación para los distintos destinos.

. Se pretende editar el libro del Mozo, con sus derechos, obligaciones, prórrogas, etc.

. Se trabaja en la posible sustitución de la tropa de reemplazo en tareas auxiliares por personal civil. La B.A. de Albacete se ha tomado como piloto para la modernización.

. Se trabaja intensamente en la modernización y construcción de nuevas instalaciones para las Unidades.

– En el BOD núm. 249 se publicó el Real Decreto 1622/1990 de 14 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Evaluaciones, Clasificaciones y Ascensos del Personal Militar Profesional.

En la elaboración del mismo ha participado activamente el Cuartel General del Aire que también formuló observaciones a los sucesivos borradores. En el decreto se recogen las regulaciones para las distintas evaluaciones que pueden efectuarse en cada uno de los Ejércitos.

– En el BOD núm. 252 fue publicado el Real Decreto 1637/1990 de 20 de diciembre por el que se aprueban las Normas Reglamentarias de Integración de las Escalas de las Fuerzas Armadas.

El último borrador informado por el Ejército del Aire fue el correspondiente al 29 de octubre de 1990. En el Real Decreto se contemplan algunas de las propuestas presentadas a fin de salvaguardar al máximo los derechos adquiridos y para que los posibles desajustes por la aplicación de la normativa se reduzcan al mínimo.

Finalmente la División de Orgánica ha colaborado en la redacción o informando sobre disposiciones de distinto rango, de otros organismos del Estado, que en su texto y de alguna forma podrían rozar competencias propias del Ejército del Aire.

A título de ejemplo expondremos algunas:

– Informe sobre el anteproyecto de texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

– Informe al proyecto de Ley por la que se aprueba el Arbítrio sobre la Producción y la Importación en las Ciudades de Ceuta y Melilla.

– Informe relativo al Real Decreto sobre Títulos y Licencias Aeronáuticas Civiles.

– Informe al proyecto de Orden Ministerial por la que se Actualiza el Reglamento Nacional para el transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea.

– Informe sobre el Proyecto de Directiva por la que se establecen la Organización, Funciones y Competencias Relativas a la Participación Española en el Programa Helios.

– Informe al Proyecto de Acuerdo de Colaboración entre los Ministerios de Defensa y Transporte, Turismo y Comunicaciones para el salvamento de Vidas Humanas en la Mar y la Lucha contra la Contaminación Marítima. ■

Actividades operativas

Si repasar es, etimológicamente hablando, "volver a pasar por un mismo sitio o lugar" y también "volver a mirar o examinar una cosa", intentemos penetrar en un hipotético tunel del tiempo y repasemos todos juntos lo que fue 1990, en el área de las operaciones aéreas, aún a sabiendas que no seremos capaces de retener en la retina todas las actividades realizadas, por lo que anticipadamente pedimos disculpas a los actores de las no contempladas.

Enero, abrió las puertas de la esperanza, por aquello de "las rachas ", a un deseado venturoso año nuevo:

En el campo de la participación en las actividades de la OTAN, nuestras unidades intervinieron en los dos ejercicios más importantes programados para la Región Sur, se continuó con los intercambios de Escuadrones, fuimos invitados como observadores a un ejercicio de Defensa Aérea en la Región Central y se participó desde la Península y Canarias en "Ejercicios de Oportunidad ", aprovechando el tránsito de unidades navales aliadas por las inmediaciones de nuestras costas.

Durante 1990 se mantuvo el nivel de colaboración de la Fuerza Aérea española con sus homónimas francesas, portuguesas, marroquíes y se inició los contactos con las británicas. En cuanto a los ejercicios e intercambios hispano-norteamericanos destacar la reiniciación de los POOK-DECK con la Sexta Flota, interrumpidos a petición española durante 1989.

En el ámbito de los ejercicios conjuntos, la Crisis del Golfo motivó la suspensión de un ejercicio en aguas del Estrecho de Gibraltar y nos deparó el apoyo a nuestras unidades navales allí destacadas, apoyo que ha recaído, principalmente en los dos CN-235 de fabricación española y adquiridos a C.A.S.A.

Los últimos días de febrero , nos proprocionó la gran satisfacción de ver retornar a su base de Getafe, los ocho aviones blancos con bandera internacional en su fuselaje, que en la "Operación para el Mantenimiento de la Paz", en Namibia han dejado constancia del buen hacer de la Fuerza Aérea española. El Ala 35 directamente y el Ala 31 en apoyo de la primera, totalizaron 8200 horas de vuelo en 2800 misiones con 28000 pasajeros y 1053 toneladas de carga en sus bodegas.

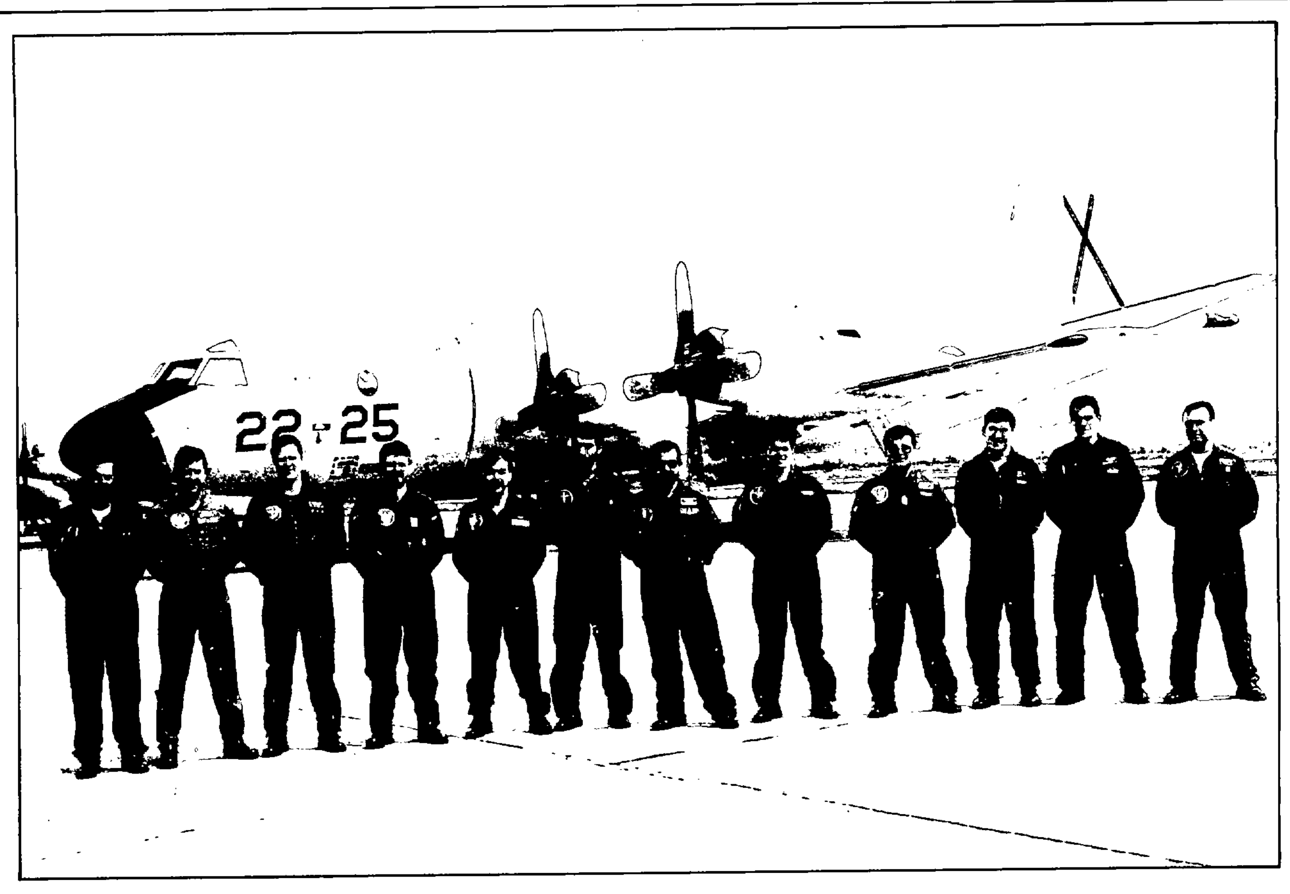
En este mismo aspecto y en apoyo al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y para el Grupo de Observadores de las Naciones Unidas en Centroamérica (ONUCA), los medios de transporte del Ejército del Aire, representados por el Grupo 45, han permitido poner en contacto a familias que se vieron separadas por el deseo de los cabezas de familia de participar en el Proceso de Paz para Centroamérica.

Cerrado el capitulo internacional, pasemos a explorar el panorama nacional:

El 31 de diciembre de 1989 y en 1 de enero del 90, como consecuencia de las rotura del casco del buque Aragón, que pierde 25.000 toneladas de crudo, obligan a los medios SAR de Canarias a una continua actividad, estando las tripulaciones en el aire durante 11:45 horas el día 31 y



Participantes españoles en el ejercicio OTAN, bajo control operativo de COMARAIRMED, DOG-FISH 90, celebrado en aguas del Mar Jónico. Los P-3 españoles estuvieron destacados en la base de Sigonella (Sicilia).



Con base en Son San Juan, el Ala 22 participó en el DRAGON HAMMER 90 (ejercicio OTAN tipo LIVEX) con dos aviones P-3A, dos tripulaciones y personal de mantenimiento.

18:28 horas el primer día del año.

Desde entonces y en misiones de Búsquedas, Evacuaciones, Socorro Marítimo, Salvamento Marítimo, Salvamento Terrestre y Trasplantes de Organos, el SAR ha intervenido con sus medios apoyando cuantas solicitudes le han sido formuladas. Estas colaboraciones significarán a final de año aproximadamente más de medio centenar de Trasplantes, un centenar de evacuaciones y más de quinientas horas de vuelo.

Por último conviene destacar que durante este año y en los ejercicios SAR-TRUCHA, CERNIA Y MORSA se ha dado entrada a la participación de las comunidades autónomas y otras organizaciones civiles y militares , pretendiendo con ello compartir los esfuerzos , mejorar la cobertura y por consiguiente una mayor y mejor coordinación.

Las colaboraciones con otros ministerios se han visto materializadas, entre otras, en la continuidad del Destacamento de Guinea, Ayudas Humanitarias a terceros países y la contribución del EA. a la Campaña de 1990 en la Lucha contra los Incendios Forestales y al Seguimiento Telemétrico de aves quebrantahuesos.

Del 21 al 25 de octubre la Escuela General del Aire, organizó el III Seminario de la "Cátedra Kindelán " , con el tema "APOYO AEREO A FUERZAS DE SUPERFICIE ", con participación de ponentes del Ejército de Tierra, Armada, Aire y del EMACON.

Durante 1990 ha continuado el trasiego del personal de la Escala del Aire hacia las Compañías Civiles, habiéndose producido una situación que podríamos definir como crítica y que ha obligado a la adopción de medidas urgentes para paliar o reducir a medio plazo sus efectos.

Las Unidades Aéreas han continuado con su entrenamiento, reflejado en sus Planes de Instrucción, habiéndose incrementado las horas de las tripulaciones de las unidades de combate en veinte horas, lo que supone realizar cada una de ellas 200 horas/ año.

Para finalizar este repaso y en el campo de Seguridad en Vuelo, destacar que el presente año ha visto cambiar la tendencia a la siniestralidad en nuestro ejército, a pesar de que durante el mismo hemos perdido a dos compañeros : un cabo 1° paracaidista de la EATAM y un Comandante Piloto del Ala 14, así como tres aviones (1 E.25 y 2 F.1). ■

El Ejercito del Aire en la crisis del Golfo Persico

Tras la ocupación armada, el día 2 de agosto del pasado año, del territorio de Kuwait por el ejército de Irak, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas aprobó una serie de resoluciones tendentes a restablecer la situación en aquella zona. En cumplimiento de estas resoluciones, un elevado número de naciones, encabezadas por los Estados Unidos, concentraron un alto contingente de efectivos de Tierra, Mar y Aire en Arabia Saudita, así como en los mares limítrofes para hacer cumplir las normas del bloqueo marítimo y aéreo decretadas contra Irak, así como para defender a los países de la Península de Arabia de la posible amenaza de invasión por parte de Irak.

Desde un primer momento, el Gobierno español adoptó la decisión de colaborar al cumplimiento de las resoluciones de la ONU destacando una fragata y dos corbetas de nuestra Marina de Guerra al Golfo Pérsico para participar en las operaciones de vigilancia y bloqueo; autorizar, en virtud de los acuerdos vigentes con los Estados Unidos, el uso de las bases de utilización conjunta por los aviones de transporte de la USAF en sus vuelos a la zona del conflicto, y prestar apoyo con aviones de transporte del Ejército del Aire español a los buques de nuestra Armada destacados y a nuestros aliados de la OTAN.

En virtud de esta decisión, nuestra fuerza aérea realizó durante el pasado año de 1990, 28 servicios en los que se han transportado 1.082 pasajeros y 236 toneladas de carga, completando 832 horas de vuelo. Se iniciaron estos servicios el día 28 de agosto cuando un avión T-10 se desplazó a Amman y El Cairo para realizar varios vuelos entre ambas ciuda-



T.19, CASA CN-235 del Ala núm.35.



T-17, Boeing 707, del 45 Grupo de Fuerzas Aéreas.

Avión C-130 del Ala 31 en el aparcamiento de Lyneham (Reino Unido), base de los Escuadrones de Hércules de la R.A.F.

des evacuando personal. Posteriormente, el día 4 de septiembre se montó un servicio de estafeta aérea en apoyo de los buques españoles destacados que, con una frecuencia semanal o quincenal, viene realizando el enlace entre España, El Cairo y Dubai.

Además de éstos se han realizado diversos servicios a petición de nuestros aliados: el 15 de septiembre, 7 aviones T-10 del Ala 31 realizaron el transporte a Turquía de 69 pasajeros y 56 toneladas de material a petición de los Estados Unidos; en 7 ocasiones un avión T-10 ha realizado vuelos con escalas en Lynehan (Gran Bretaña), Akrotivi (Chipre) y Jubai (Arabia) a petición de Gran Bretaña. A estos servicios hay que sumar los realizados en transporte de personalidades con ocasión de las visitas que el Príncipe de Asturias, el ministro de Defensa y parlamentarios españoles han realizado a la zona.

Han participado en estos servicios el Mando de Transporte Aéreo con aviones T-10 del Ala 31 y aviones T-19 del Ala 35, y la Agrupación del Cuartel General con aviones T-16, T-17 y T-18 del 45 Grupo.

En cuanto al uso de las bases españolas de utilización conjunta por los aviones militares norteamericanos de transporte ha experimentado un incremento considerable a partir del mes de agosto, cifrándose el número aproximado de aviones que ha hecho escala en dichas bases, ya con destino al Golfo Pérsico o a otras bases europeas, desde el comienzo de la crisis hasta el 31 de diciembre, en más de 15.000; de ellos unos 850 en Morón; 6.500 en Zaragoza y cerca de 9.000 en Torrejón. El mes en que se han totalizado más vuelos ha sido diciembre con más de 3.500.



Un equipo de mantenimiento, en un alarde de eficacia, cambia una hélice en Chipre sin alterar prácticamente el desarrollo de la misión.

De Escuela Superior A ESCUELA GENERAL 1.990 un año clave para el futuro

FEDERICO YANIZ VELASCO
Teniente Coronel de Aviación

Ha sido 1.990 un año de gran actividad en la Escuela Superior del Aire, no sólo en el campo académico sino también en el campo de la organización y preparación para los nuevos retos que se avecinan. En el futuro cercano la Escuela pasará a denominarse General del Aire y a sus tradicionales cometidos se añadirán otros derivados de la nueva estructura de los Cuerpos y Escalas del Ejército del Aire.

ACTIVIDADES ACADEMICAS

Durante 1.990 se han desarrollado dos cursos de Aptitud para el Ascenso a General, tres cursos de Aptitud para el Ascenso a Comandante y dos Cursos de Estado Mayor. En el cuadro I se detalla el número de alumnos, la duración de los cursos y las sesiones impartidas. Destaca el esfuerzo realizado en los tres cursos de Aptitud para el Ascenso a Comandante por los que han pasado 143 capitanes del Arma de Aviación y de los Cuerpos de nuestros Ejército. La Escuela ha respondido con rapidez y flexibilidad a la extraordinaria demanda ocurrida como consecuencia de las vacantes producidas en el empleo de comandante.

En los cursos de Mandos Superiores se ha alcanzado una normalización en concurrentes al haber asistido a los realizados en 1.990 coroneles y tenientes coroneles hasta completar la quince promoción de la AGA del Arma de Aviación y del Cuerpo de Intendencia.

Mención especial merece el II Seminario de Mando de Unidades que se llevó a cabo del 21 al 25 de mayo y al que asistieron veinte coroneles que iban a enfrentarse a la responsabilidad de hacerse cargo del mando de diferentes unidades del Ejército del Aire. La experiencia adquirida con el primer seminario ha servido para que el contenido del segundo se ajustase mejor a las necesidades sentidas por quienes van a ocupar puestos tan vitales para la eficacia de nuestras unidades y para el bienestar de sus hombres. Como complemento al curso se facilitó a los concurrentes un completo dossier con la documentación para consulta e información de interés.

Del 23 de Abril al 22 de junio tuvo lugar en las aulas el XI Curso de Técnica Contable y Contractual al que asistieron diez oficiales superiores del Cuerpo de Intendencia del Aire y dos de cada uno de los Cuerpos de Intendencia del Ejército de Tierra



El general Goy entrega una metopa de la Escuela Superior al teniente coronel Talhinhas (FAP).



Visita a la factoria Dassault-Aviation en Saint Quintin de los alumnos del 47º Curso del E.M.

y la Armada. La E.S.A. es el tradicional anfritión de este curso que es impartido por distinguidos miembros del Cuerpo de Intendencia del Aire.

El VII Curso de Seguridad en Vuelo se celebró del 10 de abril al 9 de junio, con la asistencia de veinte oficiales del Arma de Aviación, dos del Cuerpo de Sanidad del Aire y un oficial del Ejército, de la Armada y de la Guardia Civil. Varios profesores colaboraron en el desarrollo de un curso que encuentra una cálida acogida en el ambiente académico de la Escuela.

OTRAS ACTIVIDADES

La E.S.A. no ha limitado su actividad a las labores académicas. La IG-10-2 y el proyecto de nueva organización recogen como función propia el apoyo al Estado Mayor del Aire en el estudio y difusión de la doctrina aeroespacial y en trabajos que se le encomienden.

En cumplimiento de esa función se han realizado estudios y sugerencias sobre los siguientes temas: "Proyecto de Estructura Orgánica del Ejército del Aire", "Objetivos y líneas de actuación en el Ejército del Aire", "Proyecto de normativa sobre la Escuela General del Aire" y "Estudio inicial para un Reglamento de Cuerpos, Escalas y Especialidades del Ejército del Aire". Por otra parte los profesores de la Escuela han participado en grupos

CUADRO I

ACTIVIDADES DOCENTES 1990
CURSOS

APTITUD ASCENSO A GENERAL	DURACION	SESIONES	CONCURRENTES
46º	Del 09-01-90 al 30-03-90	236	37
47º	Del 17-04-90 al 06-07-90	212	34
APTITUD ASCENSO A COMANDANTE	**DURACION**	**SESIONES**	**ALUMNOS**
128º	Del 09-01-90 al 03-04-90	240	41
129º	Del 02-04-90 al 06-07-90	232	46
130º	Del 11-09-90 al 14-12-90	248	56
ESTADO MAYOR	**DURACION**	**SESIONES**	**ALUMNOS**
47º	Del 25-09-89 al 20-12-90	660	17**
48º	Del 17-09-90 al 20-12-91	248	30***
SEMINARIO MANDO UNIDADES	**DURACION**	**SESIONES**	**CONCURRENTES**
II	Del 21-05-90 al 26-05-90	23	20

* durante 1990. ** 2 ALUMNOS EXTRANJEROS. *** 4 ALUMNOS EXTRANJEROS



Reunión del IV Seminario de la Cátedra Kindelán.

de trabajo sobre la Doctrina Aeroespacial y sobre la guerra NBQ y dado conferencias en diversos centros.

El 19 de enero visitó las instalaciones de la Escuela el 2º Jefe de la Escuela de Estado Mayor de la RAF, Air Commodore Christopher Bruce. Con ocasión de la visita se realizó un intercambio de experiencias entre los profesores de las dos escuelas y se expusieron las organizaciones y métodos de trabajo respectivos. La reunión sirvió para aumentar el conocimiento mutuo y para recoger interesantes ideas sobre la Enseñanza Militar Superior en el Reino Unido.

En la semana del 22 al 26 de octubre permaneció en la Escuela, como invitado, el Tte. Coronel Talhinhas del Instituto de Altos Estudios de la Fuerza Aérea Portuguesa y del 19 al 23 de noviembre devolvió la visita el Tte. Coronel Domínguez. Estos intercambios , con tres años de historia, constituyen una ocasión excelente para hermanar ambos centros y asegurar el aprovechamiento mutuo de las experiencias docentes.

Las diferentes visitas realizadas por los distintos cursos fueron un complemento de gran valor a las clases teóricas. Durante 1.990 el 46º Curso de Aptitud para el Ascenso a General visitó el Cuartel General de la OTAN y el del Mando Aliado de Europa en Bélgica y el 47º las instalaciones de la Fuerza Aérea Portuguesa y de la OTAN en la zona de Lis-

CUADRO II SEMINARIO PARA MANDOS DE UNIDADES

RELACION DE CONCURRENTES
21-25 MAYO 1990

CORONEL ARMA DE AVIACION (E.A.)
D. Jose Antonio Cervera Madrigal
CORONEL ARMA DE AVIACION (E.A.)
D. Martin Canovas Sarabia
CORONEL ARMA DE AVIACION (E.A.)
D. Ramon Blanco Rodriguez
CORONEL ARMA DE AVIACION (E.A.)
D. Manuel Estelles Moreno
CORONEL ARMA DE AVIACION (E.A.)
D. Antonio Gea Duran
CORONEL ARMA DE AVIACION (ETS)
D. Manuel Ojeda Escobar
CORONEL ARMA DE AVIACION (E.A.)
D. Candido Alvarez Paredes
CORONEL ARMA DE AVIACION (E.A.)
D. Angel Cubero Amengual
CORONEL ARMA DE AVIACION (E.A.)
D. Jose Santaner Garau
CORONEL ARMA DE AVIACION (E.A.)
D. Enrique Sacanell Ruiz de Apodaca
CORONEL ARMA DE AVIACION (E.A.)
D. Jose Garcia Barroso
CORONEL ARMA DE AVIACION (E.A.)
D. Antonio Vizoso Gonzalez
CORONEL ARMA DE AVIACION (ETS)
D. Cesar Lopez Vidal
CORONEL ARMA DE AVIACION (ETS)
D. Leopoldo Oltra Barcia
CORONEL ARMA DE AVIACION (ETS)
D. Juan Oliver Bauza
CORONEL ARMA DE AVIACION (E.A.)
D. Jose Maria Santiago del Rio
CORONEL ARMA DE AVIACION (ETS)
D. Gonzalo Perrallon Villanueva
CORONEL ARMA DE AVIACION (ETS)
D. Fernando G. Gasso Sancho
CORONEL ARMA DE AVIACION (E.A.)
D. Manuel María Cruz del Pozo

boa. El viaje de estudios del 47º Curso de Estado Mayor se realizó del 22 al 28 de septiembre, a Francia. Entre los centros visitados figuraron la Escuela Superior de Guerra Aérea en París, las factorías de la Sociedad Dassault-Aviation en Saint-Quintin e Istre tre y el Centro de Defensa Aérea en Taverny. La visita resultó muy interesante y sirvió para obtener una visión de primera mano de una industria aeronáutica y una fuerza aérea que están entre las más avanzadas del mundo.

El 20 de diciembre, recibieron sus diplomas de Estado Mayor los alumnos del 47º Curso finalizando así unos estudios que les han abierto nuevos horizontes profesionales y personales. El acto, presidido por S.M. el Rey, se celebró con la solemnidad acostumbrada y el General Goy, Director de la Escuela, en la última lección del Curso exhortó a los nuevos diplomados a mantener la ilusión y capacidad de trabajo demostrados y a contribuir con su esfuerzo en la resolución de los retos que tiene ante sí el Ejército del Aire.

En los locales de la Escuela han tenido lugar durante 1.990 numerosos cursillos, conferencias, pruebas de selección y reuniones de trabajo nacionales e internacionales. Entre estas últimas se pueden mencionar la 109ª reunión del Comité de Seguridad de Vuelo (AFFSC) de la OTAN, celebrada del 27 al 30 de marzo, la reunión del Grupo de Trabajo AAS-32 del AGARD (OTAN) del 16 al 22 de julio, y la reunión Ejército del Aire– 16 Fuerza Aérea USAF que tuvo lugar los días 14 y 15 de noviembre.

De las muy numerosas reuniones nacionales citaremos las siguientes: "Revisión y Gestión del Programa del Misil Harm", "Mantenimiento aviones F-5" y sobre la "Especificación 2000M".

Se han utilizado también las aulas para pruebas de ingreso y selección de diferentes cuerpos y escalas. Esta colaboración silenciosa y diligente de la Escuela cubre muchas necesidades locales adecuadas para este tipo de actividades en el Cuartel General del Aire y producen una carga de trabajo no despreciable.

CUADRO III
CATEDRA KINDELAN

PONENCIAS DEL III SEMINARIO

PROBLEMATICA DEL APOYO AEREO EN EL MARCO DE LA ACCION UNIFICADA.
Tte. Coronel D. Severino Gómez Pernas. EMACON

APOYO AEREO TACTICO A LAS OPERACIONES TERRESTRES (TASLO)
Coronel D. José García Barroso. Escuela de Apoyo Aéreo
Tte. Coronel D. Isidoro Calderón Portilla. Escuela de EMACON

OPERACIONES "COUNTER AIR"
Coronel D. Juan Diego Sánchez Soto. Estado Mayor del MACAN

INTERDICCION AEREA (AI)
Coronel D. Jerónimo Domínguez Palacín. Estado Mayor del MACOM

APOYO AEREO OFENSIVO(OAS)
Coronel D. José Luis García Esponera. Escuela Superior del Ejército.
Coronel D. José García Barroso. Escuela de Apoyo Aéreo.

APOYO AEREO CERCANO (CAS)
Tte. Coronel D. Cesar Sevillano Roldán. Ala 21
Comandante D. Bernardo Alvarez del Manzano. Estado Mayor del Ejército.

TRANSPORTE AEREO TACTICO
Tte. Coronel D. Manuel Alonso Sánchez. Estado Mayor del MATRA

EL CONTROL EN EL AREA DE BATALLA
Coronel D. Fortunato Elvira Martínez. Grupo de Control Aéreo.

RECONOCIMIENTO Y VIGILANCIA
Capitán D. José Terol Albert. Ala 12

SUPRESION DE DEFENSAS AEREAS ENEMIGAS (SEAD)
Comandante D. Jaime Martorell Delgado. Grupo 15

LA GUERRA ELECTRONICA EN EL AREA DE BATALLA
Tte. Coronel D. José de Aza Díaz

APOYO AEREO A LAS OPERACIONES MARITIMAS (TASMO)
Coronel D. Luis Gallego Reija. Estado Mayor del MATAC
Capitán de Fragata D. Fermín Moscoso del Prado Calvín. Escuela de Guerra Naval.

OPERACIONES DE AREA
Coronel D. José García Rodríguez. Ala 22
Capitán de Fragata D.Fermín Moscoso del Prado Calvín. Escuela de Guerra Naval.

EL III SEMINARIO DE LA CATEDRA KINDELAN

Este año el Seminario de la Cátedra Kindelan tuvo carácter nacional y su tema fue "APOYO AEREO A FUERZAS DE SUPERFICIE". Tras las palabras de bienvenida a los asistentes del Presidente de la Cátedra, el Jefe del Estado Mayor del Aire, Tte. General D. Ramón Fernández Sequeiros, se desarrollaron las sesiones de trabajo que tuvieron lugar del 22 al 26 de octubre. El propósito del seminario fue : Analizar el presente y evolución previsible del Apoyo Aéreo a las Fuerzas de Superficie. Los escenarios , los medios y las técnicas.

Durante todas las sesiones y tras la exposición de las ponencias se estableció un coloquio de gran interés dirigido y moderado por el General Goy, Director de la Cátedra y de la Escuela.

En el Cuadro III figuran las ponencias presentadas que cubren el abanico de posibilidades del Apoyo Aéreo a Fuerzas de Superficie. Por la calidad de los trabajos presentados, la profundidad de los coloquios y las experiencias compartidas quedará en el recuerdo de todos los participantes. La Escuela, que tiene un gran cariño y considera como propia la Cátedra Kindelan , va a editar los trabajos presentados y ya está preparando el próximo seminario.

El año 1.990 ha estado lleno de trabajos y actividades y todos los destinados en la que, en 1991, será Escuela General esperan con ilusión, seguir contribuyendo con su esfuerzo a conseguir un Ejército del Aire cada vez más eficaz y mejor preparado. ■

El 43 Grupo en la campaña contraincendios

El año 1.990 puede considerarse,cuando menos, un año interesante para esta Unidad cuya misión principal es la colaboración en la extinción de incendios forestales. Misión que se enmarca en las llamadas "otras" misiones según el editorial de la Revista Aeronáutica y Astronáutica (Abril de 1.990) en el que tambien puede leerse que "Al hablar del Ejército del Aire y, en especial, de su Fuerza Aérea, siempre hay que tener en cuenta las Unidades que desarrollan funciones no específicas militares..., por su permanente labor en favor del conjunto de la sociedad española".

Como misiones secundarias, dadas las características de su material, puede citarse el transporte, salvamento y alguna otra, como el uso de dispersantes para combatir manchas de petróleo en el mar, que en un futuro pudiera asignársele.

Un ligero repaso a este año permite el siguiente resumen sobre los principales aspectos en las áreas operativa, de personal y de material.

En el área operativa, es sabido que el 43 Grupo centra su mayor esfuerzo en lo que se conoce como "Campaña contraincendios" que, con posibles variaciones, comprende el periodo entre el 15 de junio y el 30 de septiembre (este año se dió por finalizada el día 8 de octubre).

La Unidad, durante este periodo y en estrecha coordinación con el Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza (ICONA), ha cumplido su misión desplegando sus medios aéreos en los distintos destacamentos que permiten una cobertura adecuada según la situación y zonas de riesgo.

Debe decirse que no todos los destacamentos se activan a la vez ni con el mismo número de aviones, aspectos que van modificándose en función de la zona y riesgo de incendios según la época del año; de modo que, a modo de ejemplo, mientras Manises se activó, con un avión, desde el 15 de junio hasta el 30 de septiembre, Santiago de Compostela no lo hizo hasta el 15 de julio, inicialmente con un avión, para terminar a primeros de octubre con una disponibilidad, durante el último mes, de tres aviones operativos.

Esta campaña, de 1990, ha supuesto el compromiso diario de 10 aviones operativos de los 15 con que ha contado la Unidad; compromiso cumplido y que en varias ocasiones ha sido puesto a prueba al tener que empeñar todos los medios en incendios simultáneos producidos en zonas diversas.

El cuadro número 1 refleja, entre otros, los datos concretos de extinción dentro del periodo de campaña y en los distintos destacamentos.

Retrocediendo al comienzo natural del año, la Unidad se dedica principalmente, desde ese momento hasta el inicio de la campaña, al desarrollo de los correspondientes planes de instrucción, así como a la colaboración en ejercicios de salvamento y supervivencia (SURMAR). No obstante, la misión principal es permanente, de ahí que siempre haya un mínimo de 2 aviones en alarma y la posibilidad de esta-

EXTINCIONES REALIZADAS DURANTE 1990
CAMPAÑA 1990:
Desde el 14 de Junio de 1990 al 08 de Octubre de 1990

DESTACAMENTO	SALIDAS A EXTINCION	HORAS DE EXTINCION	CARGAS DE AGUA EN EXT.
REUS	73	179:40	356
JEREZ	55	130:15	223
POLLENSA	40	94:00	322
VALENCIA	87	218:15	403
SANTIAGO	271	626:20	1951
ALBACETE	56	140:10	201
MADRID	120	33:50	577
TOTALES	702	1722	4.033

TOTAL EXTINCIONES HASTA EL 05 DE NOVIEMBRE DE 1990

	SALIDAS EXTINCION	HORAS DE EXTINCION	CARGAS DE AGUA EN EXT.
CAMPAÑA 1990	702	1722:30	4.033
RESTO DEL AÑO	92	280:40	460
TOTALES	794	2003:10	4.493



Avión CL-215T en Pollensa.

blecer destacamentos temporales aún fuera de los periodos normales de despliegue. En este sentido, la sequía invernal en el norte de España motivó la intervención desde el 1 de Enero de 1.990 en 86 misiones de extinción, con un total de 267 horas de vuelo y 461 cargas de agua y el destacamento de dos (2) aviones , desde el 19 de febrero hasta el 23 de marzo en los aeropuertos de Asturias y Santander.

El cuadro número 2 resume los totales de la actividad operativa de esta Unidad durante 1990.

En cuanto al área de personal, y por el esfuerzo principal del verano, la Unidad ha contado con 16 tripulaciones completas y, desde luego, con personal para la importante labor de apoyo en tierra y ha contado con el inestimable concurso de personal agregado en comisión de servicio, cuatro Oficiales Superiores que, aún no estando destinados en la Unidad, mantienen su nivel operativo en el material UD-13 dado que realizan en la misma su adiestramiento periódico; igualmente fueron comisionados, hasta el final de la campaña, dos oficiales a quienes durante la misma, les fué asignado otro destino.

La incorporación de dos oficiales del Cuerpo General y de 6 oficiales Militares de Empleo ha supuesto y supone un esfuerzo adicional en el área de instrucción que debe rendir sus resultados de cara a la próxima campaña de extinción.

En otro orden de cosas, este año se produjo la sustitución en el mando de la Unidad , cesando el Coronel D. José L. James Grijalbo que fue relevado el día 28 de mayo por el Coronel D. Martín Cánovas Sarabia.

En el apartado de los recuerdos, hay que recoger la muy lamentable pérdida, por enfermedad, del Comandante D. Carlos Mourelo Rodríguez (q.e.p.d.).

Modernización del material UD-13. El año 1.990 ha supuesto un hito importante en el proceso de modernización de la flota de aviones Canadair CL-215, proceso que se inició el año anterior con la firma el 3 de agosto, del "Acuerdo para modernizar y aumentar la flota de trece (13) aviones bombarderos de agua", entre el Reino de España – representado por el Director General de ICONA – y Bombardier INC. (Canadá).

Este acuerdo suponía, entre otros aspectos económicos, técnicos y logísticos, la compra de ocho (8) aviones CL-215 y dos (2) aviones CL-215 modificados y remotorizados ("Turbo"). También se adquirían trece (13) equipos de remotorización y modernización (8 para los aviones antes citados y 5 para otros tantos aviones más antiguos).

En resumen, a la terminación del programa (mediados de 1992), el 43 Grupo estará dotado

ACTIVIDAD OPERATIVA DURANTE 1990
Hasta día 5 de Noviembre de 1990

	MISIONES DE EXTINCION CAPÑA. 1990	RESTO AÑO	TOTAL	MISIONES DE INSTRUCCION Y OTRAS INS	NAV	SAR	OTRAS	TOTAL	UNIDAD TOTAL GENERAL
Salidas	702	92	794	587	474	3	29	1093	1887
Cargas de agua	4033	460	4493	2678	10	—	38	2726	7219
Agua lanzada*	22181	2530	24711	14729	55	—	209	14993	39704
Horas de vuelo	1722:30	280:40	2003:10	1089:05	800:55	4:45	31:55	1926:40	3929:50

(*) Se considera una media en litros de 5.500 litros por carga, los datos se dan en miles de litros.

con 15 aviones CL-215T modificados y remotorizados con motores Pratt & Witney 123 AF (turbohélice) similares a los que equipan el DASH-8 o el ATR42. El resto, hasta 23 aviones, es previsible que sea enajenado; de hecho, los aviones 06 y 10 fueron vendidos a Italia y trasladados en vuelo a Roma, por tripulaciones del 43 Grupo, el día 11 de junio. A este respecto, y por satisfacción de aquellos que lo han hecho posible (MALOG, Maestranzas Aéreas y la propia Unidad) quede aquí constancia de la felicitación recibida en la Jefatura del Grupo, por parte de la actual compañía explotadora, referida a todos los miembros del Ejército del Aire que han participado en la operación y mantenimiento de dichos aviones.

Dentro del programa y concretado el año 1990, se ha efectuado el traslado en vuelo de cuatro aviones a Montreal (Canadá) en dos expediciones llevadas a cabo en los meses de Junio y Octubre. La primera, con los aviones 16 y 19, se inició el día 24 de junio, desde Torrejón, para finalizar el día 29 en Cartierville (Montreal) después de las siguientes etapas:

24-06 Torrejón – Lajes 08:35 horas /vuelo.

27-06 Lajes – St. John's (Terranova) .....11:55 horas/vuelo

29-06 St. John's – Montreal ....07:20 horas /vuelo

TOTAL .....27:50 horas /vuelo

El 28 de octubre, se inició la segunda expedición para la entrega en Montreal de los aviones UD-13-17 y 20. El viaje se efectuó como sigue :

28-10 Torrejón – Lajes 11:40 horas.

29-10 Lajes – St. John's 11:00 horas.

31-10 St. John's – Montreal 7:10 horas.

TOTAL 29:50 Horas.

En cada viaje se contó con el inestimable apoyo de un C-130 del Ala nº 31, con el que, además, se produjo la recuperación de las tripulaciones y el transporte de motores y otros repuestos para el material UD-13.

TOTAL GENERAL

SALIDAS A INCENDIO		**11.815**
CARGAS REALIZADAS		**155.073**
AGUA LANZADA		**755,365(*)**
HORAS VOLADAS		
	UD-13	**64.366:40**
	U-9	**3.462:35**
	TOTAL	**67.829:35**

(*) MILLONES DE LITROS

Estos vuelos han supuesto el traslado de los cuatro primeros aviones a través del Atlántico, realizados en dirección Este – Oeste de los 9 previstos de llevar a Canada para su remotorización.

La situación, en relación con el programa de remotorización es la siguiente : hay seis (6) aviones en la Factoría Canadair (Montreal) en fase de sustitución de sus motores convencionales Pratt & Witney R-2800 CA3, por los ya mencionados PW 123 AF (Turbopropulsión). Dos aviones, ya remotorizados, se encuentran en la Maestranza Aérea de Albacete donde se terminan las últimas modificaciones que deben permitir su entrega al 43 Grupo a primeros de 1.991. Y trece (13) aviones, en Torrejón, con motor convencional, de los que cinco (5) seguirán el mismo proceso de modernización en Canadá, mientras que, a dos (2) de ellos, les será efectuado, totalmente, en la citada Maestranza.

Quedarán pues, seis (6) aviones no remotorizados que, previsiblemente serán vendidos, como antes se dijo, si bien uno de ellos tal vez merecería un puesto en nuestro Museo del Aire.

En cuanto a los dos aviones ya remotorizados, actualmente en Maestranza, uno de ellos, el C-FIKS, llegó a España el día 10 de Agosto todavía en fase de pruebas y homologación; bajo control de la Jefatura del Grupo efectuó vuelos de evaluación realizando 34 horas de vuelo en misiones de extinción.

El fin de 1990 debe coincidir con la certificación del nuevo material CL-215 T, y la casi inmediata entrega de los dos primeros al 43 Grupo de FA's lo que permitirá iniciar con hecho tan importante una nueva etapa a partir de 1.991.



Escuadrón 123: unidad consolidada

JOSE TEROL ALBERT
Capitán de Aviación

Una de las características que diferencian a nuestro Ejército del Aire de otras Fuerzas Aéreas es la facilidad y rapidez con que las unidades aéreas españolas cambian su denominación.

Gracias a esta facilidad y debido a la necesidad de encuadrar en alguna unidad a los ocho RF-4C (CR-12) llegados en enero de 1989 a la base aérea de Torrejón se creó el Escuadrón 123 encuadrado dentro del Ala 12 del Mando Aéreo de Combate. Esta es la crónica del nacimiento de la más moderna (joven) unidad del Ejército del Aire.

EL PASADO

El Escuadrón 123 es junto al Escuadrón 212 (RF-5, AR-9) el depositario de toda la tradición del reconocimiento aéreo táctico

Foto: Cte. TORRALBA

y estratégico de la Aviación Militar Española; es por ello que a modo de homenaje a nuestros antecesores miraremos al pasado y recordaremos alguno de los hitos del reconocimiento aéreo en España.

En 1909 comienza la guerra de Marruecos y durante aquella campaña se conceden las primeras Cruces Laureadas al Servicio de Aviación, siendo otorgadas a una tripulación de reconocimiento formada por el Teniente Ríos y el Capitán Barreiro. Durante la Segunda República, Guerra Civil y periodo de la Posguerra son varios los aviones especializados en misiones de reconocimiento: Breguet 19, Loring R-III, Heinkel– 45, Caproni– 310, Henschel-126, Polikarpov DI-2 y Dornier 17, estando este último avión encuadrado en el Grupo 41 con base en Alcalá de Henares, localidad que a lo largo del tiempo estuvo ligada al reconocimiento aéreo pues en 1955 albergó la recién creada Ala 28 dotada con aviones B.R.-2HR (Heinkel 111). Desde la creación de la Base Aérea de Torrejón en 1959 todas las unidades en ella ubicadas han realizado ocasionalmente misiones de reconocimiento aéreo; el F-86F Sabre (Escuadrones 51 y 61) fue dotado bajo su fuselaje con una cámara Mauler P-2; del mismo modo el F-104 (Escuadrones 161 y 104) fue equipado con un "pod" fotográfico. En 1971 el Estado Mayor ordena que los últimos doce F-5A (A-9)de la cadena de



Vuelo de dos CR-12 del 123 Escuadrón en formación "sui generis".



KC-97L (TK-1) del primer "123" repostando en vuelo a un C-12.



La perfecta coordinación entre el piloto y el operador de radar es fundamental en el cumplimiento de las misiones de reconocimiento. Foto: J. Terol.



CR 12-45 con el nuevo esquema de pintura en un único tono gris claro. Foto: J. Terol.

montaje de C.A.S.A. sean reconvertidos a RF-5A (AR-9) con cámaras KS-92. Todos ellos fueron destinados al Escuadrón 212 de Morón que de esta forma se convertía en la primera unidad española de reactores de reconocimiento. En la actualidad estos aviones están siendo sometidos a un programa de sustitución de sus sensores. En 1974 un equipo de evaluación se traslada a Estrasburgo con el fin de estudiar la posible compra de Mirage III R si bien ésta nunca llegó a realizarse.

El otro 123

El 19 de mayo de 1972 llegán a Torrejón los primeros aviones cisterna de nuestro Ejército del Aire, tres Boeing KC-97L (TK-1) al tiempo que dos más eran entregados a la Maestranza Aérea de Albacete para su canibalización. Con el fin de acoger dichos aviones se crea tres meses más tarde y por primera vez el Escuadrón 123 encuadrado en el Ala 12 y con la misión específica de reabastecer en vuelo a los F-4C (C-12) de los escuadrones 121 y 122. Tras superar grandes problemas de mantenimiento durante su vida operativa los KC-97L fueron dados de baja en Agosto de 1976, disolviendose el Escuadrón 123 un año más tarde.

La Escuadrilla de reconocimiento del Ala 12.

Durante el verano de 1978 se recibieron en el Ala 12 cuatro aviones RF-4C (CR-12 41, 42, 43 y 44) procedentes de la 363 Ala de reconocimiento táctico de la Base de Shaw, EE.UU. Se daba la circunstancia que nuestro país fué y es el único receptor de dicho tipo de avión pues el Phantom de reconocimiento destinado a la exportación es el modelo RF-4E, único modelo al que han tenido opción aliados occidenta-



Primeras tripulaciones aéreas de la unidad (Mayo 89); De izquierda a derecha, de pié: Ttes. Lista, Aineto, Rodriguez-Barrueco y Fernández, Cte. Nevado, Tte. Olivares, Cap. Terol, Tte,. Miralles, Cap. Torralba y Tte. Orio. Sentados: Caps. Ledesma, Zan, Bárcena, Solano y Barriales y Cte. Buergo. Foto: Bda. Madrid.

les tan significativos como la República Federal Alemana, Israel o Japón entre otros. Los RF-4C recibidos no fueron asignados a ningún escuadrón en concreto de los que por aquel entonces formaban al Ala 12, sino que se formó una Escuadrilla de reconocimiento que a lo largo de su vida pasó por distintas etapas de autonomía o de dependencia operativa de los Escuadrones 121 y 122. Esta unidad nunca contó con una plantilla de tripulaciones exclusivas pues tan solo algunos pilotos de F-4C estaban calificados para volar del RF-4C, cumplimentando de esta forma un reducido plan de instrucción de reconocimiento táctico. Con el fin de llevar a cabo la misión que tenía asignada la Escuadrilla disponía de un completo laboratorio de procesado de películas y fotointerpretación atendido por una eficaz plantilla de suboficiales fotógrafos y fotointerpretadores.



Línea de CR-12 en la Base Aérea de Torrejón. Foto: J. Terol.

NACE UNA UNIDAD

Tras largas gestiones realizadas en 1988 por la Dirección de Sistemas del entonces denominado Mando de Material se adquieren ocho aviones RF-4C con el fin de conservar la capacidad de reconocimiento que el Ala 12 había tenido hasta entonces, pero que presumiblemente iba a perder con la desaparición de los antiguos cuatro RF-4C de la Escuadrilla de reconocimiento. Los días 11 y 12 de Enero de 1989 llegaron a Torrejón sendas formaciones de cuatro aviones procedentes del 123 Escuadrón de la Guardia Nacional de Kentucky tras un vuelo transoceánico de ocho horas de duración y siete reabastecimientos en vuelo. Los aviones recibidos (64-1069, 64-1070, 64-1083, 65-0822, 65-0835, 65-0841, 65-0851 y 65-0873) fueron designados como CR-12 45,46,47,48,49,50,51 y 52 respectivamente. Cinco de ellos estaban pintados con el esquema "Hill Grey" (dos tonos de gris según la técnica de contrasombreado) mientas que los tres restantes lucían un camuflaje "Europeo Uno (dos tonos de ver-



El trabajo del fotointerpretador completa la labor de las tripulaciones de vuelo.



Trás la suelta en el Phantom es obligatorio disfrutar de cierto rito "bautismal".

Phantom: un avión único y legendario.



de más un tono negro-carbón), dándose la curiosidad de que estos tres últimos tenían el morro ligeramente diferente a los restantes. Estos aviones incorporaban ciertas mejoras con respecto a los RF-4C de la Escuadrilla de reconocimiento, como más destacables se pueden señalar:

-Motores J79-GE-15E de baja emisión de humos.

-Equipo radio dotado de medidas ECCM.

-Equipo de navegación VOR-ILS.

-Sistemas sensor infrarrojo más moderno.

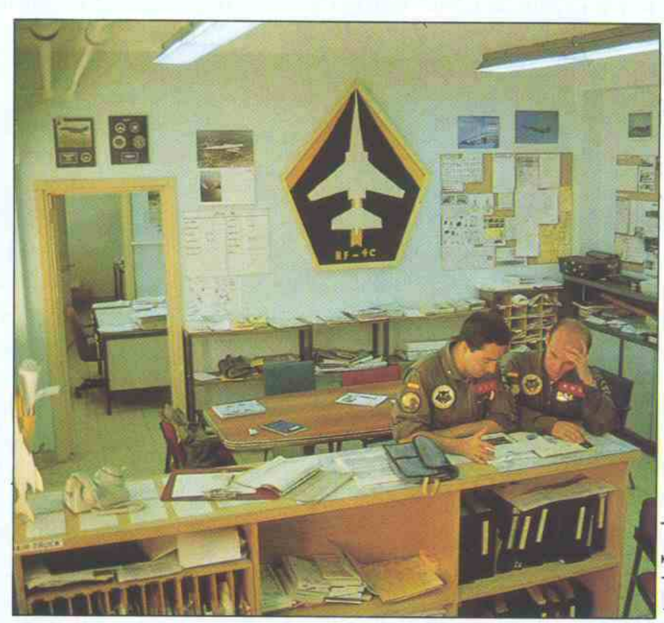
A la llegada de los nuevos aviones el Ala 12 se encontraba "bajo mínimos" en cuanto a personal volante se refiere pues la mayoría de las tripulaciones se encontraba en la Base Aérea de Zaragoza realizando el curso de transformación a material F/A-18 (C-15) con que iba a dotarse a los Escuadrones 121 y 122. Es por ello que durante aproximadamente dos meses los RF-4C fueron volados por las pocas tripulaciones que quedaban en Torrejón y que fundamentalmente se trataban de los mandos de la Base.Inmediatamente despues de la recepción de los aviones comenzaron las actividades de "un" Escuadrón 123 cuya creación se sabía segura, pero que en ningún momento llegó a ser oficial ya que no se publicó en el Boletín Oficial. A finales de Enero el Mando de Personal hizo algunas gestiones verbales con el fin de "reclutar" a los nuevos pilotos que habrían de formar el nuevo Escuadrón de reconocimiento y así en el B.O.D. de 9 de Febrero se publica el destino al Ala 12 de 4 Cap. y un Tte (E.A.), dos de ellos procedentes de material Mirage IIIE (C–11) y tres procedentes de Material F-5A (A-9), si bien hay que señalar que todos ellos tenían una amplia experiencia previa en el campo del reconocimiento fotográfico pues



C-12 en vuelo de homologación de nuevo armamento.

cuatro de ellos habían realizado el curso de piloto de reconocimiento en RF-5 mientras que el restante tenía más de mil horas de vuelo en Mirage III, avión que puede realizar misiones fotográficas gracias a su cámara Omera 60. El 23 de febrero los nuevos pilotos se incorporan a la unidad y es a partir de ese momento cuando el Escuadrón 123 comienza a funcionar con total autonomía. El cuadro de instructores de vuelo estaba formado por el Comandante Jefe de la Unidad y dos capitanes, cada uno de ellos con más de 2000 horas de vuelo acreditadas en F-4C. El ciclo teórico del plan de instrucción fue impartido por los instructores de vuelo ayudados por los seis tenientes de la escala de complemento (EA) destinados en la unidad como oficiales de armas y con más de 1000 horas de vuelo acreditadas en F-4C, además de tener asignado el vuelo de las avionetas de enlace Dornier 27 (U-9) del Ala 12.

Con el fin de aumentar la disponibilidad de aviones la unidad tuvo y tiene asignados los F-4C procedentes de los escuadrones 121 y 122 y así durante los planes de instrucción fueron utilizados los aviones C-12 09,10,14,19,37 y 20, si bien este último dejó de utilizarse al cabo de un corto periodo de tiempo. La utilización de los F-4C ha permitido al 123 la cumplimentación de dos misiones secundarias asignadas a la unidad: El remolque dardo en las misiones de tiro aire-aire de otras unidades y la homologación de nuevos tipos de armamento. Durante el verano de 1989 se recibió de C.A.S.A. el CR-12.42 que había concluído su revisión en la factoria de Getafe y que se convertía de esta forma en el noveno RF-4C del Escuadrón. La inesperada llegada de los últimos RF-4C y la prolongación de la vida operativa de los F-4C supuso para el Grupo de Material del Ala 12 un esfuerzo de titanes (nunca mejor dicho, como ya veremos) pues ello obligó a duplicar funciones y trabajos ante la inminente llegada de un material tan sofisticado como el F/A-18.



Vista parcial de la sala de operaciones de la unidad.

BUSCANDO UNA IDENTIDAD

El decir que los comienzos de la unidad fueron duros puede parecer tópico, pero si no duros al menos si podemos señalar que no fueron fáciles. Lo cierto es que la unidad partió con los escasos medios heredados de la antigua Escuadrilla de reconocimiento; se carecía tanto de personal como de instalaciones propias e incluso hasta el mismo indicativo radio hubo de tomarse prestado del Escuadrón 121 (POKER).

Afortunadamente se contaba con lo único que hace falta para superar la precariedad de medios: Gente joven (la edad media de la plantilla era de 26 años) con toda la ilusión necesaria para sacar adelante una nueva unidad. Inmediatamente la máquina se puso en marcha, se creó un nuevo y estudiado plan de instrucción y se buscaron los símbolos de identidad del Escuadrón 123. Lo más urgente era encontrar un indicativo radio antes de que "los primos" del 121 volvieran de Zaragoza y reclamaran su indicativo. La decisión final se tomó democráticamente y así entre los distintos candidatos (CIEGO, CODAC,FLASH, ALFIL Y TITAN) se eligió ALFIL, pero fué rechazado por el MACOM y se optó por TITAN, dios de la mitología griega hijo de Urano, representante del Cielo; Titán según la Real Academia es un sujeto de excepcional poder lo que era perfectamente aplicable a nuestro querido Phantom, el avión que con su 34000 Libras de empuje es el más potente del Ejército del Aire, incluído el F/A-18 por más que sus pilotos se empeñen en decir que con el humo que echa el Phantom parece un avión Diesel. La aparición del nuevo indicativo radio sorprendió a más de un controlador y para las tripulaciones de la unidad era una oportunidad para intentar que a partir de entonces el indicativo TITAN fuera sinónimo de educación y de disciplina aeronáutica. Lo primero lo hemos logrado...

El siguiente paso era crear el emblema de la unidad. Ante la falta de virtudes artísticas (otras tendremos) del personal del Escuadrón se decidió acudir a algún especialista en heráldica; al cabo de poco tiempo se recibía un dibujo realizado por Gonzalo Avila Cruz, uno de los más acreditados especialistas en temas de aviación militar en nuestro país, que estaba basado en una idea de Agustín Molina y que representaba el vuelo de día y de noche mediante dos águilas unidas en forma de Yin-Yang. La idea era tremendamente original y se eligió frente a otras buenas propuestas como el águila con un diafragma fotográfico como pupila, el castizo oso con el no menos castizo "bombín" y una cámara en la mano procedente de un intento de recuperar el emblema del antiguo Escuadrón 98, y por último la que quizás fuera la más bonita de las ideas: la paloma que según la Biblia fue utilizada por Noé tras el Diluvio para realizar el que probablemente fuera el primer reconocimiento aéreo de la historia.

Ya teníamos emblema pero había que completarlo con un lema que reflejase la razón de ser de la unidad y al tiempo tuviera cierta ambigüedad en su significado. Tras largas sesiones de meditación colectiva se eligió el lema "ANDA CON MIL OJOS" que contenía el doble sentido buscado, uno descriptivo y otro disuasivo. Con el fin de darle la mayor difusión posible se decidió traducirlo a una lengua universal como el Latín lo que con el paso del tiempo no ha demostrado ser especialmente práctico pues únicamente los más veteranos miembros del clero son capaces de encontrar el significado correcto. De cualquier forma se decidió seguir las normas básicas de la heráldica y ante la extraña falta de algún miembro de la unidad que tuviera acreditado el POSEE de Latín se decidió acudir al Tte. Vicario de Primera D. José Díaz quien nos proporcionó nuestro "MILLE AMBULAT OCULIS" que según los expertos tiene una gran musicalidad al repetir el sonido "l" en la última sílaba de cada palabra (???). Desgraciadamente y a la espera de que se publique una normativa sobre emblemas de unidades aéreas el emblema del Escuadrón 123 no fue aprobado oficialmente por lo que no ha superado su actual estado de propuesta.



LOS PRIMEROS CAMBIOS

En septiembre de 1990 y tras seis meses de andadura comien-



CR-12 del Ejército del Aire en vuelo junto a una formación de RF-4E de la Luftwaffe. Foto: J. Terol.

zan los primeros cambios de personal. Se incorpora a la unidad su actual jefe que se encontraba realizando el curso de aptitud para el ascenso a comandante. Dos pilotos de la unidad pasan a material F-18 y los dos capitanes que habían actuado como instructores de vuelo ascienden al empleo de Comandante y quedan agregados al Escuadrón con el fin de seguir aprovechando su alta experiencia. En octubre se produce la baja de uno de los pilotos que es cubierta con la incorporación de un capitán procedente del Ala 21 con lo que se continúa asignando a la unidad tripulaciones con experiencia previa en el campo del reconocimiento. Ese mismo mes el Escuadrón comienza a recibir antiguos pilotos de F-4C en periodos de reentrenamiento. En noviembre y ante la previsible carencia de oficiales de armas esperada para julio de 1990 se decide seleccionar oficiales del Arma de Aviación (E.T.S.) con el fin de cubrir dichos puestos. Tras un periodo de prueba son destinados seis tenientes de dicha escala; de esta forma se volvía a tiempos pasados en los que el dificil y sufrido trabajo de la cabina trasera del Phantom era desempeñado con gran profesionalidad por Oficiales pertenecientes a la Escala de Tropas y Servicios. En julio de 1990 los comandantes que habían permanecido agregados abandonan la unidad y los seis tenientes de la escala de complemento terminan su contrato con el Ejército del Aire, de esta forma la unidad ve renovada más de la mitad de su plantilla en menos de un año y como consecuencia se encuentra con una preocupante falta de experiencia en material CR-12 por parte de sus tripulaciones; los pilotos apenas tienen doscientas horas de vuelo en dicho avión y los operadores de armas no alcanzan las ochenta; esto unido a la casi total falta de disponibilidad de pilotos instructores de CR-12 ha hecho que actualmente se considere la posibilidad de enviar a las futuras tripulaciones a unidades de RF-4 de distintas Fuerzas Aéreas extranjeras con el fin de cumplimentar en dichas unidades sus planes de instruccion. Esta solución ya ha sido adoptada por distintos países con unidades de reconocimiento de pequeña entidad, aportando resultados tanto operativos como económicos muy positivos.

PRESENTE Y FUTURO

Los RF-4C están siendo sometidos a un constante programa de mejora gracias al interés y apoyo de la Dirección de Sistemas. El nuevo alertador de amenazas se encuentra totalmente operativo con resultados más que positivos. A medida que los aviones son sometidos a una revisión general en la factoría de Getafe de C.A.S.A. están recibiendo un nuevo esquema de pintura basado en un único tono gris claro integral, siendo la primera ocasión en la que un RF-4C es pintado de esta forma. Se han adquirido equipos de transformación de motores 15A a 15E con el fin de contar con una amplia reserva de motores utilizables con baja emisión de humos. Se encuentra en marcha un programa se sustitución parcial de los equipos de aviónica que entre otras mejoras incluye la dotación de un nuevo radar de seguimiento del terreno y navegación todo tiempo APQ-172 así como un nuevo equipo de navegación inercial con giróscopos laser. Hay que señalar que

los estudios para la sustitución de los sensores actuales se encuentran en estado muy avanzado y se espera que en un futuro no muy lejano se pueda contar con sensores electro-ópticos con capacidad de almacenaje y transmisión de la información en tiempo real de forma digital. Esto convertirá al Escuadrón 123 en una de las mejores unidades de reconocimiento del mundo pues en la actualidad únicamente un escuadrón de Tornados de la R.A.F. dispone de tan elevada tecnología en sus sensores. Existen otros programas que aún no han sido considerados pero cuya necesidad desde el punto de vista operativo parece obvia, así debemos citar: Adquisición de nuevos y más modernos equipos de guerra electrónica y modificación de los aviones con el fin de aumentar sus posibilidades de portar armamento de autodefensa. El programa de dotacion de sondas de reabastecimiento en vuelo compatibles con los actuales aviones cisterna del E.A. va a permitir a los RF-4C realizar misiones de gran alcance con carácter estratégico.

Las instalaciones también han sido objeto de mejoras y así los laboratorios se han remodelado y acondicionado con el fin de que puedan acoger los nuevos equipos de fotointerpretación cuya adquisición se encuentra en estudio. Por otra parte hay que señalar que el Escuadrón cuenta con su propia sala de operaciones y próximamente completará su infraestructura gracias a la cesión de un pequeño sector del edificio de Fuerzas Aéreas del Ala 12.

El personal del Escuadrón continúa su constante preparación y al margen de los planes de instrucción algunos miembros de la unidad han realizado cursos como el de perfeccionamiento de Inglés o el curso de "Air Intelligence Officer" de la U.S.A.F. En dos ocasiones se ha contado con la presencia de dos instructores norteamericanos pertenecientes al 192 Escuadrón de la Guardia Nacional de Nevada, unidad galardonada este año con el premio a la mejor unidad americana de reconocimiento, mientras que un piloto del escuadrón español ha estado volando con dicha unidad americana en Reno con el fin de evaluar nuevos equipos de aviónica. Por considerarse de vital importancia desde el punto de vista de la seguridad en vuelo y del entrenamiento de vuelo sin visibilidad a baja cota se ha propuesto la realización de cursillos periódicos de prácticas de simulador en la base aérea de LECK (Alemania) de forma análoga a los que con tan buenos resultados vienen realizando desde hace años en Nancy las tripulaciones del Ala 11. Así mismo la unidad tiene especial interés en que durante un futuro próximo su personal tenga acceso a los siguientes cursos: Apoyo Aéreo (ESAPO), "Imagery Intelligence Officer" (U.S.A.F.) y "Tactical Leadership Program" (NATO); así como a posibles programas de intercambio periódico de tripulaciones con unidades extranjeras, posibilidad sobre la que han mostrado su interés diversas fuerzas aéreas.

Durante el verano de 1990 tuvo lugar el primer contacto directo con otra unidad análoga de la OTAN, la Aufklärungsgeschwader 51 de la Luftwaffe con base en Bremgarten y dotada de aviones RF-4E: este contacto estuvo encuadrado dentro del programa de intercambio de escuadrones de la OTAN y se pretende que dicho tipo de contactos con otras unidades de reconocimiento se fomente a medio y largo plazo. Debemos recordar que dentro del marco de la OTAN existen cuatro países que disponen de RF-4C y RF-4E: EEUU (1 TRS en Alconbury GB y 38 TRS en Zweibrücken RFA), RFA (Aufklärungsgeschwader 51 y 52 en Bremgarten y Leck, y Erprobunsstelle 61 en Manching), Grecia (348 Mira en Larissa) y Turquía (113 Filo en Eskiseir). Dentro de este mismo capítulo es idea de la unidad el llevar a cabo las gestiones previas para una posible participación en el próximo "Tactical Air Meet" a celebrar en 1992 y que en parte es el heredero de los famosos certámenes de la OTAN "Big Click", "Royal Flush" y "Best Focus" para unidades de reconocimiento táctico. En el último TAM celebrado en Baden-Söllingen (Alemania) participaron diversos aviones de reconocimiento como Mirage 5 BR belgas, RF-4E alemanes, Draken S35E daneses, Mirage F-1CR franceses y Jaguar GR-1 británicos. Por otra parte se han establecido contactos con la "F-4 Society" con el fin de recibir información actualizada sobre los Phantom en el mundo a través de su revista oficial "Smoke Trails".

CONCLUSION

En un principio el Escuadrón 123 nació con el fin de cubrir interinamente el vacío provocado por la prevista demora en el desarrollo del RF-18, principal candidato dentro del programa SARA (Sistema avanzado de reconocimiento aéreo), pero los sucesivos y ya casi ilimitados retrasos de dicho desarrollo han obligado a un replanteamiento radical de los planes del Ejército del Aire a medio y largo plazo y a una potenciación del papel otorgado al RF-4C dentro de ellos. Consecuencia de todo ello es la gran responsabilidad que recae sobre el personal del Escuadrón 123; unos hombres cuyo trabajo diario va dirigido al mejor cumplimiento de la dificil misión asignada: el Reconocimiento Aéreo. ■

noticiario noticiario noticiario

El Ejercito del Aire en la Semana Santa Malagueña

EDUARDO RODRIGUEZ RODRIGUEZ
Teniente (E.E.O.T.S.)

La religiosidad del Ejército del Aire, no se reduce a celebrar la festividad de nuestra Patrona, la Virgen de Loreto, el 10 de Diciembre; cada Unidad del mismo, está en general vinculada a la devoción de la localidad en donde está ubicada y en Andalucía destaca la relación con las Cofradías y Hermandades de Penitencia, esas queridas y a veces no bien comprendidas asociaciones religiosas de culto a Cristo en los diferentes momentos de su Pasión Redentora y a la Virgen nuestra madre, en las amarguras que padeció en esas horas cruciales para el género humano.



Una muestra de lo expuesto, es la unión de nuestro Ejército con la malagueña y perchelera, Real Ilustre y Venerable Hermandad de Ntro. Padre Jesús de la Misericordia, Stmo. Cristo de Anima, Ntra. Sra. del Gran Poder y San Juan de Dios, cuyos titulares en la tarde y noche del Jueves Santo, desde la Iglesia Parroquial de Ntra. Sra. del Carmen, son acompañados por jóvenes Soldados con uniforme gris, por las calles y plazas de esta bonita ciudad mediterranea, capital de la Costa del Sol, la sin par Málaga "la bella".

En esa madrugada de ensueño en que vive esta tierra mía sus tradiciones más queridas, se confunden los vítores al "Chiquito" (apelativo cariñoso y familiar del Cristo de la Misericordia), y a la Madre del Gran Poder, con los que van dirigidos a la Tropa de Aviación ("los gurripatos", para los malagueños), que a los sones de trompetas y tambores, abren el cortejo penitencial de esta popular Hermandad, cuyos tronos son escoltados por gastadores y en su presidencia figura el Coronel Jefe del Sector Aéreo, acompañado de una nutrida representación de Oficiales y Suboficiales.

En la expresada Iglesia, digamos a los pies de esas veneradas Imágenes malacitanas, reposan los restos de un famoso aviador, el Comandante Joaquín García Morato, héroe de nuestro joven y glorioso Ejército.

En el barrio y dentro del ámbito parroquial, se encontraba erigida la Escuela de Especialistas durante los años en que en Málaga estuvo, y en calle Salitre, los hoy Oficiales Especialistas (ya en la Reserva), aprendieron y practicaron la instrucción, estando seguro que algunos irían en sus horas de asueto, a los pies de la representación de Cristo y la Virgen a contarles sus cuitas juveniles.

¿Cuántas madres, novias, hermanas o simplemente amigas, le habrán pedido a Jesús y María por sus seres queridos, voluntarios o no, encuadrados en el Ejército del Aire?

La paz del sereno rostro de ese Nazareno de sencilla túnica blanca y la belleza malagueña de la Señora y Madre, hacen salir del corazón de los que a Ellos llegan, la oración con súplica y la esperanza de conseguir lo que se les solicita.

En Víspera de la Semana Mayor, que ya se huele en el ambiente (como decimos los cofrades), y en los acuartelamientos se oyen los sones de los diferentes instrumentos musicales, afinándolos para que todo sea armonioso cuando se acompañe en la procesión a los titulares amados, he querido publicar estas modestas líneas, como homenaje a tantos españoles que han trabajado y trabajan, para conseguir una eficaz colaboración desinteresada, entre las Cofradías y las Fuerzas Armadas, cuyo fruto es patente en Málaga y particularmente en esta Hermandad perchelera.

noticiario noticiario noticiario

HORAS DE VUELO



50.000 HORAS DE VUELO DEL 45 GRUPO DE FF.AA. *El día 23 de enero , durante el trayecto Barcelona-Madrid y llevando a bordo a S.A.R. el Príncipe de Asturias, el 45 Grupo de FF.AA. cumplió 50.000 horas de vuelo. El Mystere 20, matrícula 40-50, tripulado por el Comandante don Enrique Chulvi Fortea y el Capitán don Angel Espinel Cid, fue el protagonista de este feliz acontecimiento.*



75.000 HORAS DE VUELO DEL C-101 EN LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE. *En el transcurso de un vuelo de enseñanza de los programados para desarrollar los Planes de Estudios de la Academia General del Aire, el día 3 de abril se cumplieron las 75.000 horas de vuelo del C-101 en la Academia General del Aire. El avión de numeración 79-27 era el punto de la formación LIMA, siendo los tripulantes el Teniente Profesor don José Angel Saénz de Tejada Rubio y el Alférez Alumno don Francisco Javier Espejo Saénz.*

noticiario noticiario noticiario

75.000 HORAS DEL MIRAGE III. *Los Mirage III del Ala nº 11 de la Base Aérea de Manises alcanzaron el día 6 de abril las 75.000 horas de vuelo.*



SALTO PARACAIDISTA NUMERO 10.000 DE LA E.A.T.A.M. *A los seis años de su fundación, la Escuadrilla de Apoyo del Transporte Aéreo Militar (E.A.T.A.M.) ha realizado su lanzamiento número 10.000 efectuado el día 28 de agosto en el Aeródromo Eventual de Ablitas (Navarra). Dicho salto lo realizó el Cabo 1º José A. Seva Bohórquez en la modalidad de apertura retardada con un paracaídas Foil 272 de dotación de esta Escuadrilla y desde avión T– 10 "Hércules" del 31 Grupo, en el contexto de los lanzamientos de instrucción coordinados con el Mando Aéreo de Transporte.*

VETERANOS



XIII JORNADA DE CONFRATERNIZACION CON LOS VETERANOS DE MORON. Como viene siendo tradicional durante los últimos años, el día 1 de abril tuvo lugar en la Base Aérea de Morón una jornada de convivencia con antiguos soldados que realizaron su servicio militar en esta Base entre los años 1951 y 1953. A pesar de que las inclemencias del tiempo obligaran a suspender algunos actos, la jornada resultó un extraordinario éxito y los cerca de 200 asistentes entre veteranos y familias pasaron una jornada entrañable rememorando su tiempo de permanencia en esta unidad del Ejército del Aire.

CELEBRACION DEL 47 ANIVERSARIO DEL INGRESO EN LA ESCUELA DE APRENDICES DE CUATRO VIENTOS DE LA 2ª PROMOCION. Ochenta ex-alumnos de la Escuela de Aprendices de Aviación de la 2ª Promoción, acompañados de sus familiares y varios de los que fueran sus profesores entre 1943 y 1946 encabezados por el General Gómez Muñoz y el Coronel Fernández de Bobadilla se reunieron el día 5 de mayo en Cuatro Vientos para conmemorar el 47 aniversario de su ingreso en este centro del Ejército del Aire.

La celebración de la Santa Misa, la solemne ceremonia de renovación del juramento de fidelidad a la Bandera, la ofrenda de una corona en memoria de sus compañeros fallecidos y una visita a las instalaciones de la Maestranza y al Museo del Aire constituyen los actos más destacados de esta jornada.





VETERANOS BASE AEREA DE GANDO. *Los 180 veteranos del archipiélago canario, que lo hicieron como reclutas en la Base Aérea de Gando en 1965 conmemoraron el XXV aniversario de su juramento de fidelidad a la Bandera el día 13 de mayo en la Base Aérea de Gando.*



VETERANOS ESCUELA MILITAR DE PARACAIDISMO "MENDEZ PARADA". *El día 23 de septiembre renovaron su juramento de fidelidad a la Bandera los 63 componentes de la Asociación de Veteranos Licenciados del Ejército del Aire de Alcantarilla, que habían realizado su Servicio Militar en la Escuela en los distintos llamamientos del año 1964.*

I CONCENTRACION AERONÁUTICA INTERNACIONAL "CIUDAD DE REUS"

Durante los días 11, 12 y 13 de mayo tuvo lugar en REUS la I Concentración Aeronáutica Internacional "Ciudad de Reus", organizada por la Federación Aérea Catalana (FAC).



El motivo de este festival fue en un principio el de atraer y agrupar al gran número de practicantes del deporte aéreo que existen hoy día, dispersos por toda la geografía catalana, darse a conocer en todas las disciplinas actuales tales como: Parapente, Ala Delta, Ultraligeros, Aeromodelismo, Paracaidismo, Aerostación y construcción Aeronáutica Amateur y vuelo con y sin motor.

La concentración se realizó en la parte civil de los terrenos propiedad del Ministerio de Defensa cedidos al Aeropuerto y Aeroclub de Reus.

La mencionada FAC contó con la colaboración del Ejército del Aire, el Aeropuerto y Aeroclub de Reus, así como, la de Organismos locales y provinciales.

La colaboración del Ejército del Aire se centró, por una parte, en la Exposición Itinerante que reunió objetos y maquetas de la Oficina de Relaciones Públicas, del Museo del Aire, del Centro Cartográfico y Fotográfico, del Ala 12 y de la propia Escuela de Suboficiales.

La exposición tuvo lugar en una de las Salas del Palacio de Exposicio-

noticiario noticiario noticiario

nes y Ferias de la ciudad de Reus cedida desinteresadamente y cuyo acto de inauguración fue presidido por el Alcade de Reus, Gobernador Civil, Presidente de la Diputación y el General Jefe del Sector Aéreo de Cataluña acompañado por el Coronel Jefe de la Escuela de Suboficiales. La visita fué de carácter gratuito y a ella asistió gran parte de la población de Reus y Tarragona.

Por otra parte, el Ejército del Aire también participó con exhibiciones de un helicóptero del 402 Escuadrón en misión de Salvamento y Rescate; con una pasada y lanzamiento de agua de un avión CANADAIR del 43° Grupo de FF.AA.; con lanzamientos de la PAPEA, finalizando con una demostración de la PATRULLA AGUILA de la AGA que con su espectacularidad y sincronismo hizo las delicias del personal asistente.

El buen tiempo meterológico acompañó al éxito del festival que fue visitado por numerosísimo público.



Relevo en la Cúpula Militar









En Consejo de Ministros en su reunión del día 18 de mayo decidió el relevo de los miembros de la Junta de Jefes de Estado Mayor. La nueva JUJEM la componen el almirante Gonzalo Rodríguez Martín-Granizo en calidad de Jefe del Estado Mayor de la Defensa; el Teniente General Ramón Porgueres Hernández, Jefe del Estado Mayor del Ejército; el Almirante Carlos Vila Miranda, Jefe del Estado Mayor de la Armada, y el Teniente General Ramón Fernández Sequeiros, Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, quienes juraron sus cargos el día 23 y 24 tomando posesión de los mismos en sus respectivos Cuarteles Generales, en presencia del Ministro del Departamento.

La JUJEM que ha cesado estaba compuesta por el Teniente General del Aire, Gonzalo Puigcerver Roma, como JEMAD; el Teniente General Miguel Iñiguez del Moral, JEME; el Almirante Fernando Nardíz Vidal, AJEMA, y el Teniente General Federico Michavila Pallarés, JEMA, los cuales fueron nombrados por el Consejo de Ministros, el 31 de octubre de 1986 y tomaron posesión de sus cargos el 3 de noviembre.



INTERCAMBIO DE TRIPULACIONES. *Entre los días 8 y 18 del mes de mayo, y dentro del programa de intercambio de tripulaciones, se trasladaron al Ala 11 en la Base Aérea de Manises los pilotos pertenecientes al 10º Grupo del 9º Stormo de Grazzanise (Italia).*

noticiario noticiario noticiario

MASTERS INTERNACIONAL DE ACROBACIA AEREA "MEMORIAL TOMAS CASTAÑO". Organizado por el Real Aero Club de España (RACE), tuvo lugar entre los días 15 y 19 de mayo en el aeródromo de Ocaña el Masters Internacional de Acrobacía Aérea "Memorial Tomás Castaño", en honor del que fuera campeón del mundo de vuelo acrobático en 1964 y gran figura de la aviación militar y deportiva española.

El objetivo que se intentaba era el relanzamiento en España de esta modalidad de aviación deportiva y con este fin se consiguió reunir un plantel de pilotos de primera fila.

El programa a desarrollar se componía de cuatro pruebas: programa obligatorio conocido, programa libre, programa desconocido y programa integral libre "cuatro minutos" siendo adjudicadas por el suizo Ch. Schweizer, el soviético S. Borniak, el también soviético N.Nikitiuk y el francés P. Paris, siendo el vencedor absoluto al final del cómputo el soviético Borniak.

Como cierre se organizó una "fiesta aeronáutica " en la que se intercalaron nuevas actuaciones de los pilotos, quienes, pese a no puntuar ya, realizaron ejercicios aún más arriesgados que en las pruebas de competición, junto con demostraciones de paracaidismo deportivo, vuelo en ultraligeros, ala delta, vuelo acrobático en planeador, así como exhibiciones de los legendarios Bücker y de la Grumman Ay Cat.







noticiario noticiario noticiario

EXPOFAS – 90

FRANCISCO NUÑEZ ARCOS
Brigada de Aviación MMA
Fotos del Autor

Dentro del programa de actividades desarrolladas a nivel nacional con motivo de la celebración del día de las FA'S 1990, que abarcan las áreas cultural, social, deportiva y de adiestramiento militar, se ha celebrado en Zaragoza la tradicional y magna exposición dedicada a las Fuerzas Armadas, denominada EXPOFAS – 90. Instalada en el recinto de la Feria Oficial y Nacional de Muestras, ubicado en la autovía de Madrid, muy próximo a la ciudad y a un tiro de piedra de la Base Aérea. La exposición, ocupando una superficie aproximada de 60.000 m2, albergaba representaciones de Unidades del Ejército de Tierra, la Armada y la Guardia Civil, más una importantísima participación del Ejército del Aire, que tiene en Zaragoza su más importante Unidad, el Ala 31, hizo las delicias de los aficionados a la Aeronáutica en general y los niños en particular. Hay que destacar la presencia femenina en EXPOFAS, una buena parte de los colegios eran de niñas de Zaragoza y alrededores.

EXITO DE PUBLICO, PARTICULARMENTE NIÑOS.-

Si bien no pudimos disponer de datos estadísticos concretos de asistencia de público , pero pudimos comprobar "in situ" que éste, particularmente infantil afluía en grandes cantidades al recinto ferial; el hecho de que la exposición coincidiera con el fin de semana hizo más fácil que éste entusiasmado público puediera asistir, compartiendo unas horas, inolvidables para muchos, con sus Fuerzas Armadas.

Enorme aceptación se dispensó al material expuesto por el Ejército del Aire , que estaba representado por su Museo, la Oficina de Relaciones Públicas y distinto material del Ala 31. El Museo había desplazado réplicas de avión y maquetas, de las que destacaremos las del POLIKARPOV I-16,ó las del BLERIOT XI, BREGUET XIV, DOUGLAS DC-2, JUNKERS JU-53, HEINKEL "PEDRO" y MESSERCHMITT por lo que para la aviación han representado en su pasado aún próximo, y las de los HERCULES C-130 LOCKHEED y MCDONNELL DOUGLAS F-18, que son rabiosa actualidad en el campo de la tecnología aeronáutica.



El Jefe del MATRA explica a sus compañeros del Ejército de Tierra y la Armada el funcionamiento del sistema de repostado en vuelo del "Hércules".

Muy importante la aportación de la Oficina de Relaciones Públicas del Ejército del Aire, que instaló la completísima y variada exposición que ya se ha exhibido don éxito en otros muchos lugares de la geografía nacional. Distinto material del Ala 31 (Grupos 31 y 15, EATAM y D.Q. y C.I.) completaba la amplia gama exhibida. Especial interés suscitaba el funcionamiento del pool de repostado en vuelo del T-10 HERCULES, el motor y el kit de supervivencia del C-15 (EF-18) y los paracaídas o vehículos preparados para su lanzamiento desde avión exhibidos por la EATAM.

Durante todo el tiempo que permaneció abierta la Exposición se fueron desarrollando actividades de las Unidades implicadas en la misma: "Bautismos Paracaidistas", buceo, prácticas de remo, escalada, lanzamientos desde avión, rappel desde helicóptero, movimientos de vehículos de combate y medios de la Guardia Civil, prácticas de Artillería Antiaérea , etc. etc. Las bandas de Música de la A.G.M. y de Húsares del RCAC "PAVIA" deleitaron a los asistentes con sus magistrales actuaciones musicales.



Entrada Expofax, recinto feria de muestras de Zaragoza.

DIA DE LAS FUERZAS ARMADAS



DIA DE LAS FUERZAS ARMADAS. Sus Majestades los Reyes y Su Alteza Real el Príncipe de Asturias presidieron el día 25 de mayo en la Base de Talavera la Real el acto oficial del Día de las Fuerzas Armadas.

Acompañados por el Ministro de Defensa, SS.MM. los Reyes y el Príncipe llegaron a las 11,30 horas a la Base Aérea de Talavera. Tras escuchar el Himno Nacional, Don Juan Carlos pasó revista a las tropas que rendían honores. A continuación saludó a diversas autoridades civiles y militares, entre las que se encontraban el Presidente de la Junta de Extremadura don Juan Carlos Rodríguez Ibarra, el Jefe del Estado Mayor de la Defensa, Almirante don Gonzalo Rodríguez Martín Granizo, el Jefe del Estado Mayor del Aire, Teniente General don Ramón Fernández Sequeiros y altos cargos civiles y militares.

La Jornada comenzó con un desfile aéreo de F-5 del Ala 23, Mirage III del Ala 11, Mirage F-1 del Ala 14 y F-18 del Ala 15. A continuación pasaron una patrulla de aviones P-3 "Orión" del Ala 22 y tres C-212 "Aviocar" del Ala 35. Concluído el desfile se dio paso a la exhibición aérea que inició el comandante Ferrer tripulando un F-18 del Ala 15, quien en una serie de ejercicios demostró las capacidades técnicas de este avión. Seguidamente efectuaron demostraciones en helicóptero HD-16 "Alouette" del 803 Escuadrón, un CL-215 "Canadair" del 43 Grupo lanzando agua y un reabastecimiento en vuelo de dos F-18 "Hornet" en una sola pasada. Finalizaron las demostraciones con una exhibición de la Patrulla Acrobática "Aguila" y un lanzamiento de la EZAPAC.

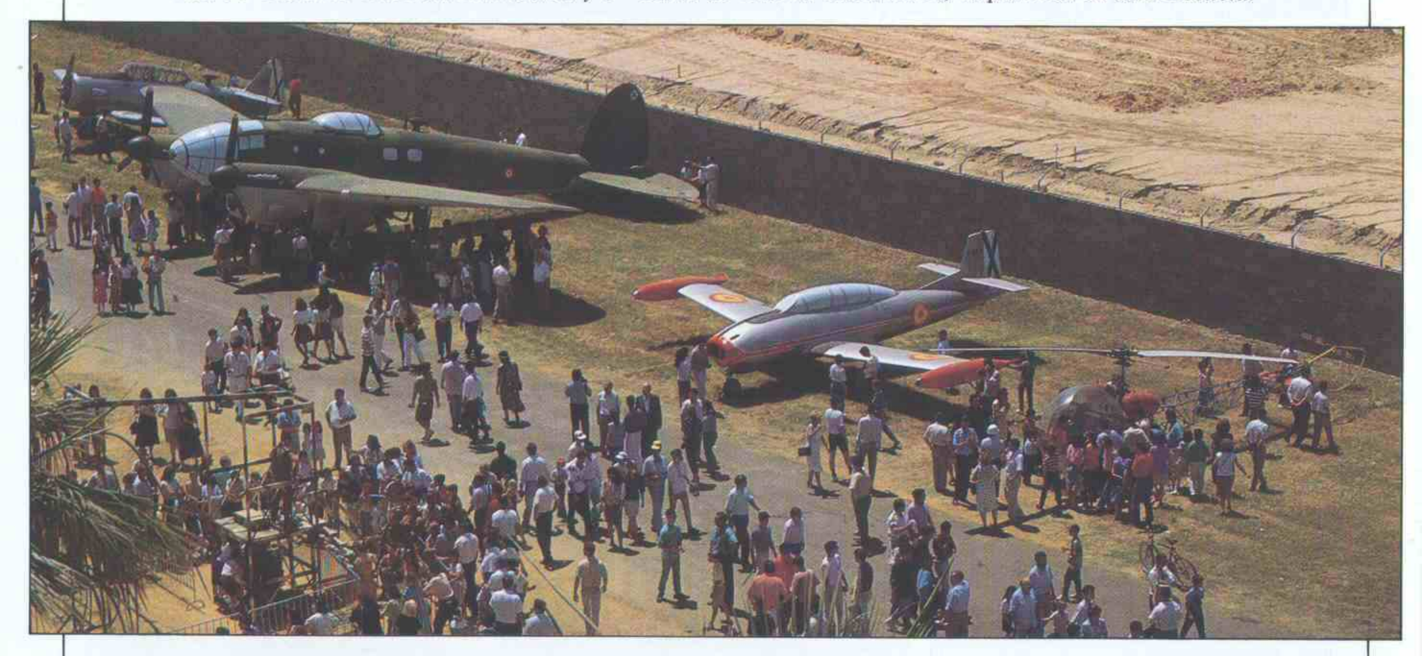
Tras firmar en el Libro de Honor de la Base Aérea de Talavera, SS.MM. los Reyes y S.A.R. el Príncipe de Asturias departieron brevemente con el personal de la unidad y con las tripulaciones que habían sido protagonistas de las distintas exhibiciones.



noticiario noticiario noticiario



ENTREGA DE DIPLOMAS EN LA ESCUELA DE TRANSMISIONES. *Presidido por el General Director de Enseñanza, don David Ybañez Luna, el día 25 de mayo tuvo lugar en la Escuela de Transmisiones el acto de Entrega de Diplomas del 34 Curso de Telecomunicaciones y 5º. Curso de Guerra Electrónica, impartidos en esta Escuela.*



SEMANA DE LAS FUERZAS ARMADAS EN EL AERODROMO MILITAR DE TABLADA. El domingo 27 de mayo tuvo lugar, en Aeródromo Militar de Tablada, un festival aéreo como final de los actos organizados con motivo de la Semana de las Fuerzas Armadas. En el mismo intervinieron la Patrulla Acrobática "Aguila", un avión EF-18, un helicóptero Super Puma, un CL-215 "Canadair", un F-5, un P-3 y la actuación de los paracaídas del Ejército del Aire.

Durante toda la semana estuvo abierta al público la exposición "La Aviación y Tablada" que fue visitada por multitud de escolares sevillanos, quienes recibieron su bautismo del aire a bordo de un Aviocar. Asimismo permaneció abierta una exposición estática en la que se encontraban un helicóptero Bell-45 y los aviones T-6, Saeta y Heinkel 111.

ALGO MAS QUE UN MUSEO

IGNACIO OLONDO SERRANO
Alférez IMEC-EA

"De lo que se trata es de volar estos aviones en la forma para la que fueron concebidos: las Bücker son para hacer una acrobacia suave, redonda, como la Fleet; la Beech para hacer pequeñas excursiones, a Toledo, a Aranjuez..."

Quien así habla es J.M. Valle, miembro de la Fundación "Infante de Orleans", creada recientemente con el fin de reunir una colección lo más amplia posible de aviones que hayan jugado un papel importante en la Historia de la Aeronáutica Española, preservándolos de su desaparición y menteniéndolos en estado operativo.



Las Bucker Jungman en plena demostración aérea.

Beechcraff 18 y Texan T-6 eppure si mouve.

noticiario noticiario noticiario



Una de la joyas de la colección: la Fleet 2 (1928).

Esto es precisamente lo que hace de esta "Colección de Aviones Históricos en Vuelo" un punto y aparte en el panorama aeronáutico español, puesto que no sólo permite observar estos aviones en perfecto estado de conservación, sino que permite también verlos en acción en las mismas condiciones de uso para las que fueron concebidos, siendo esta una iniciativa que, a pesar de contar con varios precedentes en el resto del mundo, se lleva a cabo por primera vez en España.

La fundación "Infante de Orleans" – así llamada en honor del que fuera el primer piloto militar español y uno de los pilares básicos sobre los que se edificó la Aviación Militar Española – está integrada en su totalidad por miembros del Aero-Club J.L. Aresti, cuna y alma también del equipo acrobático español, y cuenta con el apoyo y respaldo de diversas instituciones, entre las que se encuentran el Ministerio de Defensa, la Fundación Ramón Areces o C.A.S.A.

El material que integra la colección se compone actualmente de 18 aviones que abarcan desde la Consolidated Fleet 2 de 1928 hasta la Wolf Hirth 27 Acrostar de 1970. Entre ellos cabe destacar, además de la ya mencionada Fleet 2 – uno de los aviones preferidos por García Morato -, a las 4 Bücker 131 Jungmann con las que se han formado tantas y tantas generaciones de pilotos; los 2 North American T-6 Texan, últimos ejemplares que quedan en España; el Miles Falcon Six. uno de los dos únicos ejemplares que quedan en el mundo y único superviviente de la Guerra Civil Española; al HA-200 Saeta, único ejemplar que permanece operativo; o el Zlin–Trener Master, con el que España logró en 1964 el Campeonato Mundial de Acrobacia Aérea de la mano del Capitán Tomás Castaños.



El General Fernández Coppel, miembro de la Fundación, conversa con el JEMA, Teniente General Fernández Sequeiros y con el Teniente General Puigcerver.

El museo, situado en el Hangar 2 del Aeródromo Civil de Cuatro Vientos, permanece abierto en exposición estática de martes a sábados, entre las 10.00 y las 14.00 horas, de forma totalmente gratuíta, habiéndose establecido el primer domingo de cada mes como día de exposición activa en el que los aviones serán sacados de los hangares para mostrar, no sólo como eran, sino como volaban todos estos aparatos que constituyen recuerdos memorables para tantas promociones de pilotos que tuvieron la fortuna de volar en ello y que despiertan la admiración en quienes sólo llegamos a conocerlos a través de los libros.

ATLETAS DEL EJERCITO DEL AIRE INVITADOS A LOS CAMPEONATOS NACIONALES DEPORTIVOS DEL EJERCITO DE TIERRA. DESTACADA ACTUACION DE LOS ATLETAS DEL EJERCITO DEL AIRE. Por primera vez desde que el atletismo de pista desapareció, hace ya tres o cuatro temporadas, de los Campeonatos Deportivos del Ejército del Aire, un grupo de atletas de éste Ejército ha tenido la posibilidad de demostrar que, a pesar de que, como deportistas están un poco olvidados a nivel oficial, el ascua deportiva persiste en su espíritu; la ocasión de que éste ascua se convirtiera en potente llama les ha sido ofrecida por una invitación cursada por el Ejército de Tierra para que cinco atletas del Aire pudieran participar en determinadas pruebas de su campeonato, aunque "fuera de concurso", es decir, sin opción a llevarse las correspondientes medallas, en el caso de que en buena lid fueran conseguidas en al pista, durante la competición.



El sargento García de la 3ª Región Aérea en un lanzamiento de martillo.

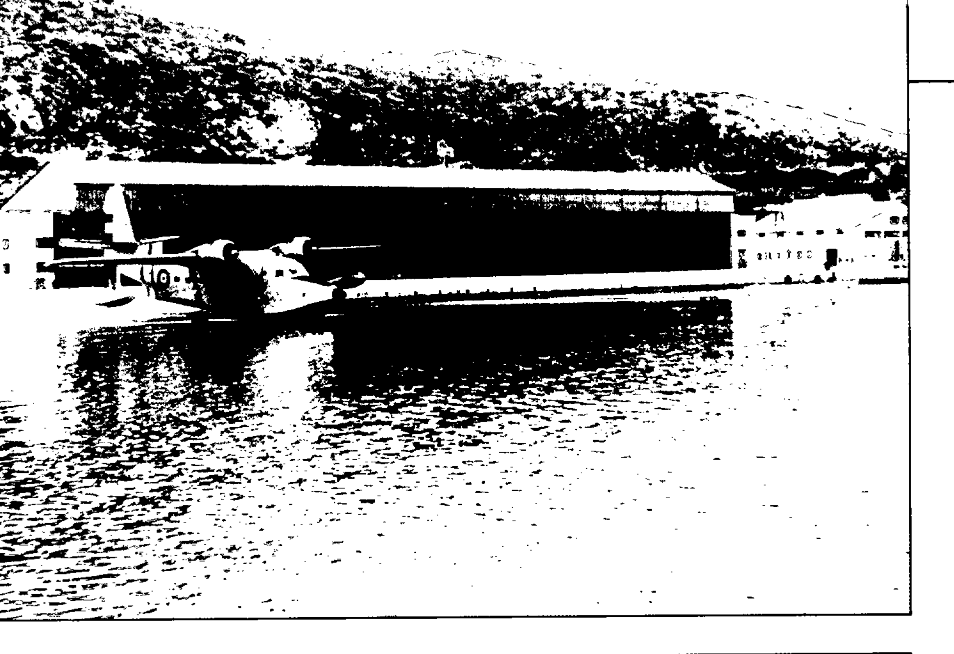
Los resultados obtenidos por los atletas del Aire pueden definirse como excelentes; el Sgto. 1° Donoso se clasificó 2° en la prueba de 10.000 metros en la que participó, marcando un crono de 31'40"8, y el Sgto. García envió el martillo a 47,48 metros, consiguiendo la tercera plaza de la clasificación general del Campeonato; el soldado Sarmiento se clasificaría 7° en salto de altura con una marca de 1,80 metros y los soldados Paradas y García se situarían en los puestos 9° y 18° de la clasificación de la prueba de 1.500 metros, con marcas respectivas de 4'29"1 y 4'00"8.

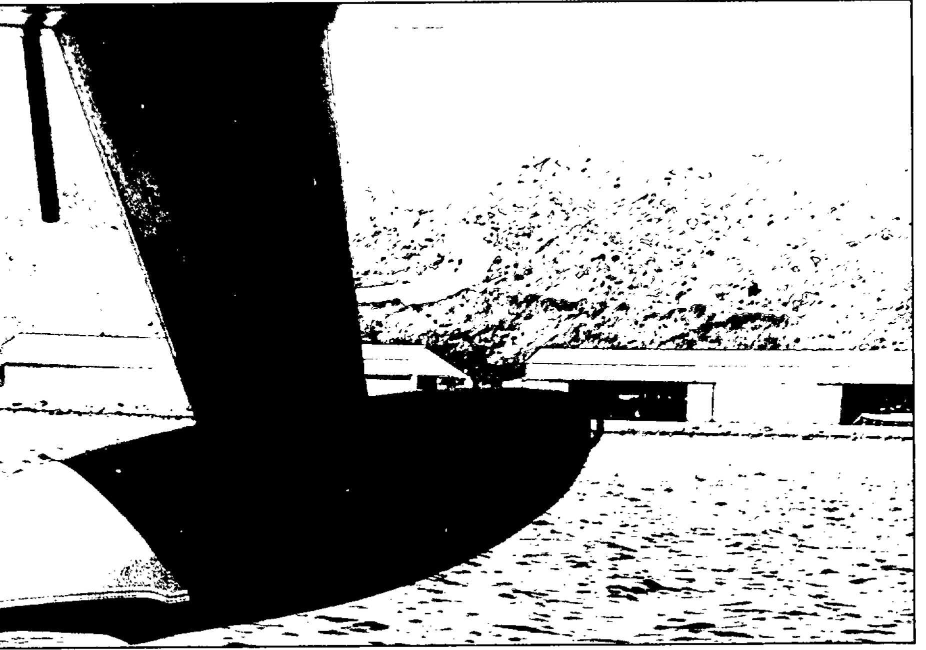
Esta primera experiencia limitada a las carreras largas y los concursos, puede ser la base para un Campeonto Nacional Militar de Atletismo, de características similares a su homónimo de Campo a Través, de reconocido prestigio y tradición en el ámbito de las FA,s. A diez minutos de la cita olímpica de Barcelona-92 sería razonable que los jóvenes deportistas que cumplen su servicio militar en el Ejército del Aire, y los profesionales de éste Ejército se encuentren en igualdad de condiciones que sus compañeros del Ejército de Tierra o la Armada.



UN ATLETA DE LA 3ª REGIÓN AÉREA CAMPEÓN NACIONAL UNIVERSITARIO DE CARRERA DE ORIENTACIÓN. El teniente de complemento don Jesús de Miguel Rey, destinado en el Grupo del Cuartel General del MATRA (San Lamberto) se proclamó el día 3 de junio, Campeón Nacional Universitario en la competición de orientación celebrada en Salamanca. Previamente tuvo que superar la fase de clasificación, en el Campeonato Universitario de Aragón, celebrado en Zaragoza, donde quedó en segundo lugar.

Este atleta de la 3ª Región Aérea, que estudia en la Facultad de Empresariales (4° curso) había ganado la mayor parte de las pruebas disputadas en Córdoba, Valladolid, Barcelona, Madrid y Salamanca dentro de su categoría, (H-35, mayores de 35 años), pertenece al Club Ibón de Orientación, segundo clasificado en la Liga Nacional 89-90.







ANFIBIOS EN POLLENSA, AYER Y HOY

Veintisiete años separan las primeras de las últimas fotos que ilustran este comentario. En mayo de 1963, el Grumman SA-16A matrícula AD.1-4, del SAR, tras su revisión IRAN por la empresa CASA en San Pablo, Sevilla, voló a la Base Aérea de Pollensa para realizar las pruebas de agua necesarias después de pequeñas modificaciones en el casco. La secuencia de imágenes de esta página lo muestran bajando la rampa, navegando por la hermosa bahía y trepando de nuevo a tierra firme. La foto central muestra, tras el flotador

Tipo de anfibio	Motores
Grumman SA-16A Canadair CL-215 Canadair CL-215T	2 Wright R-1820-76 2 Pratt-Whitney R-2 2 Pratt-Whitney PW

izquierdo, los dos hangares que entonces existían.

En agosto de 1990, uno de los denodados "bomberos" del 43 Grupo, el Canadair CL-215 matrícula UD.13-15, se chapuza en las aguas del puertecillo del ahora Aeródromo Militar de Pollensa por la misma rampa. El hangar del Oeste hace años que fue desmontado.

Una tercera secuencia, tambien del último agosto, nos trae aún más a la actualidad. Esta vez se trata del Canadair CL-215T (turbohélice) con matrícula canadiense C-FIKS, pero pintado ya en los colores españoles. Con tripulación del fabricante, este aparato realiza pruebas conducentes a asegurar su buen rendimiento en la dura vida de trabajo que le espera, complementando los ensayos realizados por dos prototipos canadienses. La certificación se prevé para los primeros días de 1991. Nótense, además de las turbohélices, las grandes extensiones de punta de ala (winglets) y las dos derivas auxiliares (finlets). Otras modificaciones no visibles incluyen servos de mando y acondicionamiento de aire en cabina. De los 21 CL-215 en el inventario del 43 Grupo, 15 serán convertidos del CL-215T, siendo el de la foto superior el primero de ellos.

Potencia unitaria	Primer vuelo prototipo	Servicio en España
1425	24.10.1947	1954
2100	23.10.1967	1971
2380	08.06.1989	1991







El museo del aire en 1990

JUAN M. RIESGO Y ANGEL FLORES
Del Museo de Aeronáutica y Astronáutica

La nueva década que comienza ha marcado la hora del despegue para el Museo, con el inicio de una serie de obras de transformación y mejora que permitirán, en el margen de dos años, reorganizar sus instalaciones y adecuar la exposición de sus fondos, fundamentalmente de aquellos hoy mantenidos a la intemperie.

El reto que a nivel nacional supone la celebración del V Centenario del Descubrimiento de América, también ha afectado a los planes del Museo, encargado de resaltar el protagonismo de nuestra Aviación en la apertura de rutas que, por vía aérea, enlazaron de nuevo los continentes europeo y americano a partir de los años 20.

La creciente actividad del Museo ha encontrado su vehículo de difusión a través de un Boletín Informativo de periodicidad trimestral, cuya excelente acogida no hace sino confirmar el notable interés que despierta nuestro Organismo; quizás por ello se ha dado gran impulso a un plan de publicaciones que contribuyan a difundir el conocimiento de los fondos en él custodiados y, a su través, de nuestra Historia Aeronáutica.

Para cerrar este preámbulo haremos obligada referencia a los visitantes, cuyo número progresa lenta pero continuamente, destacando el hecho de que se haya convertido nuestro Museo en visita casi obligada dentro de la agenda de cuantos altos cargos aeronáuticos acuden oficialmente a Madrid.

INSTALACIONES

A principios de año comenzaron las obras de construcción de un segundo hangar, cuya dimensión en planta es de 2.400 m²., destinado a albergar la colección de aviones menores; por dificultades de la empresa adjudicataria, que se declaró en suspensión de pagos mediado marzo, quedaron paralizados los trabajos, que no se reanudarán hasta una nueva contratación ya en trámite.

Entretanto, se ha empezado en octubre la instalación de un tercer barracón tipo Wonder, que quedará adosado al levantado en 1989 para futura sala de Maquetas, Motores y Uniformidad, ampliando a 1.200 m². la superficie de tal exhibición; podrá también acoger así otras colecciones co-



La maqueta del C-212 "Aviocar" donada por Pablo Cerezo.



Panorámica aérea del Museo a principios de año, con la explanada para el nuevo hangar en primer término.



La maqueta del Autogiro La Cierva C-12 realizada por D. Jesús Abellán-García, merecedora del 1er premio en su modalidad en el Concurso de Maquetismo.

mo las de Hélices y Armamento, recientemente incrementadas con valiosísimas piezas.

Otras obras se han proyectado con el fin de mejorar edificios ya existentes como las marquesinas que servirán de antesala a las dos entradas peatonales del primitivo hangar; la renovación de los ventanales de la fachada norte del mismo, muy dañados por su avejentada estructura; la instalación dentro del hangar principal de la tienda de venta de recuerdos, información y objetos relacionados con el Museo; también se ha acondicionado notablemente el interior del almacén, dotándole de una oficina y estanterías adecuadas.

MATERIAL

Entre las distintas piezas con que se han incrementado los fondos materiales del Museo, destacaremos por su importancia las siguientes:

Avión DORNIER-CASA 127, monoplano de enlace aún en servicio con el Ejército del Aire; el ejemplar matriculado U.9-10, que ha causado prematura baja en su destino de Tablada, se ha incorporado al Museo con fecha 21 de septiembre, en buen estado.

Velero GRUNAU BABY, matrícula EC-MCQ y procedente de la Escuela de Monflorite (Huesca), donde prestó servicio largo tiempo, propiciado por su Director D. José Manuel Lega, fue trasladado al Museo el mes de noviembre, quedando almacenado hasta tanto pueda ser expuesto en alguno de los nuevos hangares.

Maqueta de bimotor CASA C-212 "AVIOCAR", donada por su constructor D. Pablo Cerezo Boto, que la utilizó como aeromodelo en distintas pruebas competitivas, ofreciéndola por último al Museo donde, por su calidad y adecuación de escala, se ha integrado con la colección existente.

Restos del Avión Lockheed "HUDSON" MK-I rescatados en Santa Pola (Alicante) a finales de julio, por dos pesqueros de la localidad, tras casi 48 años sumergidos frente a aquellas costas después de que se perdiera este avión en diciembre de 1942, durante una misión antisubmarina; por su indudable interés, se reclamaron tales restos para el Museo, trasladándose a nuestras instalaciones a fines de septiembre.

Premios del Concurso de Maquetismo 1989

Concluída la fase de convocatoria, se reunió en el mes de junio el jurado que falló los premios otorgados de la siguiente manera:

1º Premio Maquetas: Autogiro LA CIERVA C-12, de Jesús Abellán-García Lorenzo.

1º Premio Dioramas: Conjunto de la obra presentada por Angel Pérez Heras.

2º Premio Maquetas: Avión CAPRONI AP. 1 "APIO", de Francisco Sánchez Henares.

2º Premio Dioramas: Portaaeronaves "DEDALO", de Andrés García Ramírez.

Accésit Maquetas: Biplano FARMAN MF-11, de Pablo Sacristán Paredes.

Accésit Maquetas: Planeador HA-300, de Jesús Abellán-García Lorenzo.

Premio Adicional al "Centre Aeri" de Villanueva y Geltrú por la meritoria labor de haber presentado maquetas realizadas por sus aprendices alumnos.

Todos los trabajos premiados han pasado a ser propiedad del Museo tal como especificaban las bases del concurso.



Uno de los dioramas por los que obtuvo el 1er premio de esta modalidad D. Angel Pérez Heras, en el concurso de maquetismo.



Los restos del Lockheed "Hudson" en el muelle de Santa Pola (agosto 1990)

Remolque-Torre de Control de los años 40, que llegó al Museo el pasado mes de mayo para perpetuar su antecedente como elemento de ayuda a la navegación en campos de fortuna.

Motores ELIZALDE G-IV "TIGRE", que al quedar excedentes en la Maestranza de Albacete pasaron al Museo en el mes de septiembre, completando en sus dos variantes A y B la colección de plantas motrices conservada en Cuatro Vientos; es de resaltar el magnífico estado de tales motores.

Armamento diverso procedente de su Parque Central, recientemente trasladado a su nueva ubicación en Torrejón (Ala 54), antes de abandonar sus instalaciones en el Aeródromo de Cuatro Vientos, destinó este Organismo al Museo gran parte de las piezas históricas que conservaba, tanto de armamento aéreo, como terrestre; así, en el mes de octubre se recibieron, entre otros objetos de colección, ametralladoras DARNE, MG-15 y 17, COLT, VICKERS, BREDA, SHKAS, BROWNING, MAXIM Y MK-11; cañones MG-FF, HISPANO-SUIZA Y OERLIKON; fusiles SKODA, SPRINGFIELD y otros; bombas, morteros, lanzacohetes, pistolas, etc.

Hélice de avión Me-108 "TAIFUN", para motor ARGUS AS-10, que se recibió del Ala 54 (Torrejón) en septiembre, junto con las cuatro palas del rotor de un helicóptero AEROTÉCNICA AC-14, preciado repuesto para el único ejemplar de este modelo conservado y hoy expuesto en el Museo.



El cuadro "Sitio de Tifaruín", obra del pintor O'Mill adquirida para el Museo en 1990.



Retrato del Laureado Capitán Julio Ríos Angüeso.



Algunas de las piezas de armamento entregadas por el Parque Central para incrementar la colección del Museo.



Autoridades militares que inauguraron la Exposición de las Fuerzas Armadas en Zaragoza, visitando el Stand del Museo.

Cuadro "Vuelo a la Española" obra adquirida al pintor Rogelio García Arribas, realizada al óleo sobre lienzo, tamaño 1,20 × 80 cms., que representa a los Bristol F-2b de las Escuadrillas expedicionarias en Marruecos en los años 20, durante la guerra de pacificación de lo que fuera nuestro Protectorado, en la arriesgada maniobra de ataque que dió gloria y fama a nuestra Aviación Militar.

Cuadros "El sitio de Tifaruín", "El Vuelo del Plus Ultra" y "España en lo más alto del podio", todos ellos adquiridos al pintor argentino Edgar A. O'Mill, que incrementan hasta 6 los lienzos de este artista especializado en temas aeronáuticos que hoy decoran las paredes del Museo.

Uniformidad. Dos interesantes prendas de uniformidad se han recibido en 1990, ambas procedentes de donaciones. La primera es un uniforme de Capitán de Batallón de Voluntarios de Puerto Rico, 1ª Unidad de nuestro Ejército que efectuó un derribo aéreo al abatir un globo de observación norteamericano en la Campaña de Cuba; es donación de la familia Pérez-Dueño. La segunda es el equipo de vuelo de piloto soviético tripulante de avión MIG-29, ofrecido por la A.D.A.R. tras recibirlo como regalo de la Aviación Soviética.

Sala de Laureados: Se ha completado la exposición de objetos que recuerdan y honran a los Caballeros Laureados de Aviación con diversas condecoraciones, documentos y efectos que pertenecieron a RIOS ANGUESO, incluído en cuadro al óleo que le representa en los años de Capi-

tán de Ingenieros, precisamente cuando recibió la máxima condecoración; también con un busto del Capitán HAYA, copia del que se conserva en el Museo del Ejército.

EXPOSICIONES

La Sección Móvil del Museo, cuyo cometido consiste en trasladar a los distintos puntos de la geografía española los testimonios de nuestra Historia Aeronáutica, en respuesta a solicitudes que no siempre provienen de entidades oficiales, ha afrontado durante el pasado año la organización de las siguientes exposiciones:

"Malraux y España", certamen organizado en el mes de enero por el Ministerio de Cultura en París, y con el que colaboró el Museo cediendo la maqueta del avión Potez-54, vinculado a la participación del escritor y político francés en la Guerra Civil Española.

"Albacete y la Aviación", exposición que conmemoró en enero los 50 años de la Maestranza Aérea de la capital manchega, trasladando a su sede nuestra Sección Móvil una importante colección de maquetas, motores, hélices, cuadros, vitrinas y otros objetos vinculados a la historia y la actividad de esta Unidad logística. Tal fue el éxito de esta exposición que, a petición de las autoridades locales, se duplicó su duración inicialmente prevista.

"50 Aniversario del Club Atlético Aviación", celebrado entre los días 4 y 11 de febrero, a cuyo realce contribuyó la muestra con que el Museo –en colaboración con la O.R.P. del Cuartel General del Aire– enriqueció la exposición organizada por el Club Atlético de Madrid en el edificio "La Masía", de la Casa de Campo.

1ª Concentración Aeronáutica "Ciudad de Reus", que organizó la Federación Aérea Catalana en dicha ciudad del 10 al 13 de Mayo, y que contó con la participación del Museo, cuya Sección Movil desplazó una completa exposición de la que formaban parte algunas aeronaves, que causó sensación y mereció todo tipo de elogios.



El General Jefe de la R.F.A. Australiana, firmando en el Libro de Honor del Museo.

"La Aviación y Tablada", organizada por el Ejército del Aire del 23 al 30 de mayo, con el doble motivo de la celebración de la Semana de las Fuerzas Armadas y el cierre operativo de la Base Aérea de Tablada; en este certámen el Museo exhibió dos aeronaves, treinta y cinco maquetas y numerosos fondos muy relacionados con la historia de tan significativa Unidad; destacaba entre éstos el primer Estandarte de la Aviación Militar, entregado con ocasión de la inauguración de dicha Base el día 11 de abril de 1923 por S.M. la Reina Vietoria.

"Semana de las Fuerzas Armadas", celebrada en Zaragoza, inmediatamente después de clausurarse la de Sevilla, lo que exigió un esfuerzo añadido al que de por sí exigen estos montajes. Pese a todo, y del 31 de mayo al 4 de junio, la Sección Móvil expuso hasta un total de 48 maquetas, entre otros objetos que hicieron las delicias de los habitantes de Zaragoza, ciudad donde tuvo lugar el acontecimiento.

PUBLICACIONES

El esfuerzo que realiza el Museo en este campo de su actividad, se ha visto recompensado por el interés que vienen despertando sus obras editoriales.

Por un lado el Boletín Informativo, ya consolidado en su periodicidad trimestral y su extensión de 16 páginas, sobre el que se recibe numerosa correspondencia y alguna sorprendente, como es el caso de unas cartas enviadas desde Yibuti por integrantes del contingente militar francés en ruta hacia el Golfo Pérsico.

En este año se ha iniciado una nueva serie editorial, titulada "Imágenes de la Aeronáutica Española". En sucesivos volúmenes se relatará la epopeya de nuestros aeronáutas militares, partiendo de una cuidadosa reflexión histórica para seleccionar los episodios más sugestivos de cada periodo considerado, que se "contarán" con ayuda de atractivas escenas; todo ello se completará con una detallada exposi-

ción de los objetos y recuerdos conservados en el Museo y relativos a la temática del respectivo volumen; el publicado este año se titula "Guerra Aérea sobre el Marruecos Español (1913-1927)", y son sus autores Angel Flores y Juan Manuel Cicuéndez.

También como parte de otra colección, "Aeronaves en España", se editó en este año la segunda carpeta de fichas, titulada "Maquetas del Museo del Aire-I–" con datos técnicos, historial y peculiaridades propias de 40 aeronaves que sirvieron en nuestra Aviación y hoy están representadas a escala en Cuatro Vientos.

Restan dos obras también editadas en 1990, una que recoge información básica sobre todos los motores que han impulsado a aeronaves que han prestado servicio en nuestro país, titulada "Motores de la Aviación Española", muchos de los cuales integran la colección de plantas motrices que existe entre los fondos del Museo; la segunda hace otro tanto con las piezas de armamento que se han ido reuniendo en el Museo hasta constituir una valiosa e interesante muestra que, con el título "Armamento Aéreo, piezas del Museo", ayudará a mejor conocer este libro.



El entramado estructural de la réplica del "Plus Ultra" en el Taller de la Empresa SUMAER, en Sabadell.



El General Director del Museo con los Agregados de Defensa acreditados en España.

VISITANTES

Ya se ha hecho mención en el preámbulo a esta Memoria del interés que, a nivel internacional, está despertando el Museo, y prueba de ello son los numerosos visitantes que acuden desde el extranjero para conocerlo y admirar sus colecciones; algunos de ellos lo han hecho como autoridades representativas del cargo que ostentan en sus respectivos países, como los que citamos seguidamente:

Horst Jungkurth, General Inspector de la Luftwaffe.

Ray G. Funnel, General Jefe de la Real Fuerza Aérea Australiana.

Tomás G. Concerçao e Silva, Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea Portuguesa.

Otros visitantes ilustres procedentes del extranjero fueron Gerard J. Pahl, Director del Kalamazoo Aviation History Museum de Michigan (EE.UU), José G. Pardo, Director del Museo Aeronáutico Nacional de Colombia; Kermit Weeks, Director del Weeks Air Museum de Miami (Florida), y por último dos Jefes del Ejército Soviético, Coronel Putilín y Capitán de Navío Amosov, en comisión de servicio en España.

Ya referidos a nuestro ámbito el actual Jefe del Estado Mayor del Aire, General Ramón Fernández Sequeiros, ha recorrido en dos ocasiones el Museo, si bien acompañando la visita de sus equivalentes en el cargo alemán y australiano; también el Jefe del Mando de Personal, General Antonio Barrón, y el Director de Servicios Técnicos, General Fernando Ostos, mediaron en la visita de otros cargos extranjeros ya citados. Otra visita destacada fue la de los Agregados de Defensa acreditados en España, que en

un acto ya habitual recorrieron detenidamente las instalaciones del Museo.

Los grupos militares, civiles y escolares han sido numerosos, en continuo aumento sobre todo estos últimos; también destacar el mayor acontecimiento de nuestro Organismo para el público en general, propiciado por los documentales y artículos con que medios como T.V.E. (a través del programa "Buenos Días", del espacio juvenil, "3,2,1 contacto" y del informativo de su Centro Regional en Madrid), la prensa diaria y las revistas especializadas lo han difundido.

El resultado de todo ello han sido las siguientes cifras estadísticas: enero, 2.728 personas; febrero, 4.105; marzo, 4.477; abril, 3.112; mayo, 4.658; junio, 2.010; julio, 1.410; agosto, 864; septiembre, 2.293; octubre, 3.463; noviembre, 3.806; y diciembre, 2.613.– En Total 35.270 visitantes.

PROYECTOS EN MARCHA

Para finalizar este resúmen anual, haremos mención de distintos proyectos afrontados por el Museo durante 1.990 y que cristalizarán en importantes logros para nuestro Organismo los próximos años.

Tal es, por principio, el de las réplicas de los protagonistas de nuestros "raids", "Plus Ultra", "Cuatro Vientos" y "Santander", en avanzada fase de construcción a cargo de la firma SUMAER S.A. de Barcelona, cuya terminación se prevé para el próximo año 1991.

Otro es la inmediata llegada de otra réplica, ésta de un Breguet XIV semejante a los que operaron en la Guerra de Marruecos, que montará motor, hélice, ruedas e instrumentos legítimos y entregará la Asociación "Victor Tatín" como parte de un intercambio suscrito con nuestro Museo.

Un tercero sería la próxima recepción de sendos aviones Mc.Donnell Douglas. F.4-C "Phantom", Beechcraft T.34A "Mentor" y Lockheed P-3A "Orion", dados de baja en nuestras filas y destinados a perpetuarse en Cuatro Vientos como parte importante de nuestra Historia.

En cuarto lugar, una nueva serie de intercambios iniciados este año y que propiciarán el incremento de nuestra colección de aviones con ejemplares tan interesantes como un Nieuport IV-G (réplica), un Me-108 "Taifun", un Spad XIII (réplica), un Caudron "Luciole" y una Bücker Bü 131 "Jungmann", versión alemana con motor Hirt.

Y, por último, la presente edición de los Premios de Maquetismo, integrada esta vez con el resto de premios que convoca el Ejército del Aire y que ha elevado su dotación de premios a la cuantía de 600.000 ptas. y 300.000 ptas., según se otorguen a primeros o segundos puestos de cada especialidad –maquetas y dioramas–. Las respectivas bases fueron publicadas en el Boletín Oficial del Estado del día 25 de octubre de 1.990.■


Foto: GÓMEZ

Avión Dormier Do-27 en el Museo del Aire en diciembre de 1990.

LAS HOGUERAS DE SAN JUAN. Con motivo de la festividad de San Juan, onomástica de S.M. el Rey, los soldados del Ala nº 11 tuvieron la iniciativa de la "cremá" de una falla confeccionada por ellos mismos y que representa a la "Blanca" (cartilla militar) Nieves y al "Mudito" (recluta recién llegado).

CAMPEONATO DE GOLF DEL EJERCITO DEL AIRE. En el mes de junio, tuvo lugar una vez más en el Centro Deportivo Barberán el Campeonato de Golf del Ejército del Aire, Trofeo "Memorial General Salvador" para Jefes y Oficiales, con gran concurrencia de participantes. Durante el mismo se observó una mejora de los "Scores" en comparación con años anteriores, lo que hace concebir buenos augurios para el futuro de esta prueba.



Se proclamó Campeón del Ejército del Aire el capitán Alvaro Garnica Sainz de los Terreros, clasificado en primer lugar del "Scratch".

El Trofeo "Memorial General Salvador" fue ganado por el teniente coronel Manuel Galán Morales, primer clasificado del "Handicap"

Como ya es tradicional, al igual que en años anteriores, se disputó un premio entre las esposas de Generales, Jefes y Oficiales, con resultados también alentadores, clasificándose en primer lugar "Scratch" Paloma Enríquez de Cordero, ocupando los primeros lugares en la modalidad de "handicap" Concha Ferrero de Bobadilla, doña Carmen Salvador de Guil y Paloma Enríquez de Cordero.

noticiario noticiario noticiario

AVIONES DEL ALA 31 A IRAN. *Como consecuencia del terremoto ocurrido en Irán, aviones "Hércules" del Ala 31 realizaron dos vuelos logísticos al objeto de transportar desde Sevilla a Teherán y regreso 14 personas y material quirúrgico de campaña del Hospital Militar de Sevilla. El primer avión salió de Zaragoza el día 23 de junio regresando el 26 y el segundo avión salió el 3 de julio regresando el día 6.*



INTERCAMBIOS DE TRIPULACIONES DE PATRULLA MARITIMA. *De acuerdo con lo establecido en el programa de intercambios entre tripulaciones de Patrulla Marítima de la RAF y del Ejército del Aire, una tripulación perteneciente al 236 OCU con base en St.Mawgan (Inglaterra), se desplazó a la B.A. de Jerez entre los días 19 al 24 de julio. El programa de la visita consistió en la realización de dos vuelos tácticos, con intercambio de tripulantes y en una serie de reuniones donde intercambiaron información de nuevas tácticas y procedimientos relativos a la Patrulla Marítima.*

DIA DEL SOLDADO EN LA BASE AEREA DE ZARAGOZA. Cerca de 300 familias se dieron cita en la Base Aérea de Zaragoza para celebrar junto con sus hijos, los actos programados con motivo del Día del Soldado 1990.

Desde primeros de la mañana, los soldados esperaban a sus familiares en la Plaza de Armas para asistir a una serie de actividades de tipo militar, cultural, deportivas y recreativas. Desde el izado de la Bandera y palabras de bienvenida del Coronel de la Base fueron sucediéndose exhibiciones y demostraciones de todo tipo en las que las familias de los soldados pudieron apreciar de cerca como transcurren las jornadas de sus hijos en el tiempo en el que realizan su servicio militar, así como el tener la oportunidad de dialogar con sus superiores y amigos.

El final de la convivencia vino determinado por una comida de hermandad, dando así por concluída una jornada en la que no faltó la actuación del Cuadro de Jota Aragonesa "Arte de Aragón" que contó en esta ocasión con la colaboración espontánea de algún soldado, poniendo de esta manera la nota regional de la Jornada que a juicio de los asistentes resultó positiva en todos los aspectos.



***CLAUSURA DEL CURSO ESCOLAR EN LA ESCUELA DE TRANSMISIONES.** Presidido por el General Director de Personal, don Juan Antonio Lombo López, el día 7 de Julio tuvo lugar en la Escuela de Transmisiones la Entrega de Despachos a los nuevos Sargentos Especialistas así como la clausura del Curso Escolar 1989/1990.*

noticiario noticiario noticiario

CAMPAMENTO DE VERANO HISPANO-MARROQUI "KENITRA-90". Del 10 al 30 de julio, tuvo lugar en MEHDYA (Kenitra-Marruecos) el campamento de verano que anualmente programa nuestro Ejército, en los intercambios hispano-marroquíes.

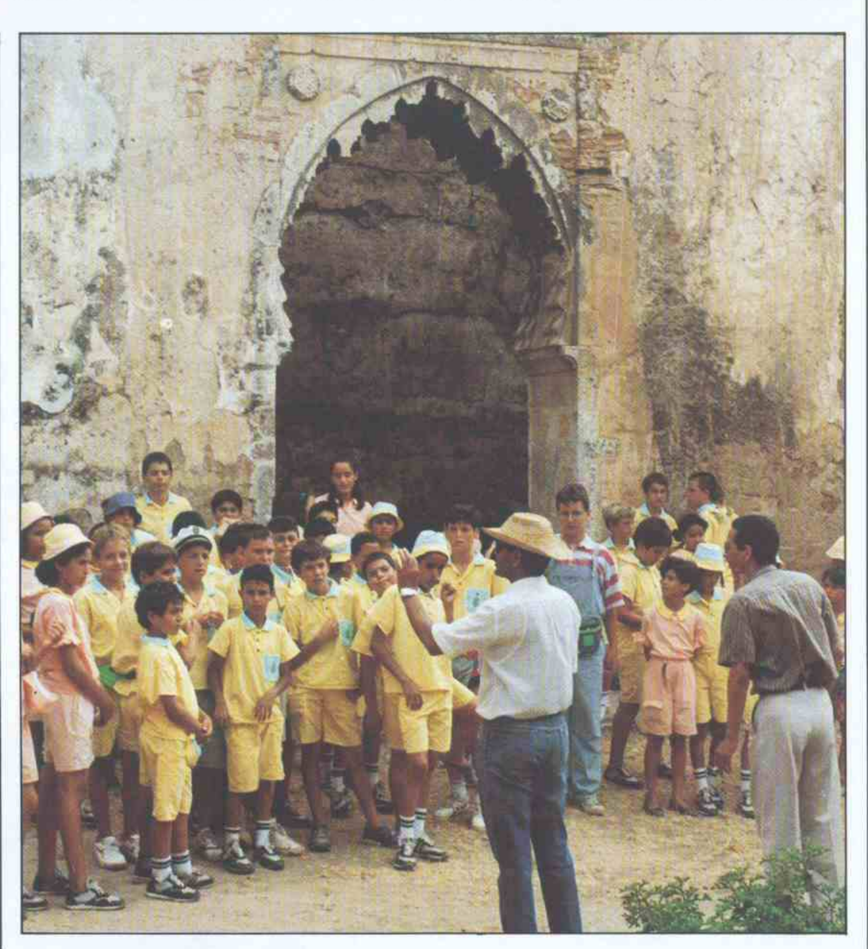
El Campamento de KASBAH-MEHDYA, está situado a 10 Kms. de la Base Aérea de Kenitra, posee un excelente enclave geográfico que domina la desembocadura del río SEBOU y la ciudad veraniega de MEHDYA.

Asistieron un total de 20 niños y 18 niñas españoles, acompañados por tres monitores.

A lo largo de los veinte días que duró el Campamento, los niños tuvieron la oportunidad de descubrir nuevos campos en el aspecto cultural, deportivo y aire libre. Se realizaron excursiones a la Kasbah de MEHDYA, lago SIDI-BOUGHABA, faro de MEHDYA, Rabat, Marrakech y Kenitra.

El ambiente existente en el Campamento fue siempre excelente. Hubo una total integración entre los niños de ambos países.

El acto de clausura fue presidido por el Coronel Jefe de la 3ª BAFRA de Kenitra Sr. RAMDANI, y el Coronel GUALLAR, Agregado Aéreo de España.





noticiario noticiario noticiario

AVIONES "HERCULES" A SIERRA LEONA. *El día 12 de agosto un avión T-10 "Hércules" realizó un vuelo con destino a Freetown (Sierra Leona) al objeto de evacuar al personal de la Embajada Española en Monrovia (Liberia), acompañados por el Subdirector de Asuntos Consulares y un grupo de periodistas propuesto por el Ministerio de Asuntos Exteriores. Tras una escala en Gando regresó a Zaragoza, su base de partida, el día 17 de agosto.*



I JORNADA CICLISTA EN LA BASE AEREA DE ZARAGOZA. Con la finalidad de fomentar el deporte y estrechar los vínculos de amistad y convivencia entre las diferentes personas que desarrollan su actividad profesional y laboral; tuvo lugar en la Base Aérea de Zaragoza, la "1ª Jornada Ciclista", cuya organización estuvo a cargo de las secciones de Bienestar Social y del R.E.S. (Recreo Educativo del Soldado) del Ala 31.

Sobre el circuito que discurría por el interior del recinto, los casi 60 participantes hubieron de recorrer un total de 28 km., estableciéndose tres categorías: "A" hasta 29 años, "B" de 30 a 39 y "C" de 40 en adelante. Los campeones respectivos fueron el Cabo 1º Terradillas, el Brigada Luque y el civil Cano, quienes recibieron sus correspondientes trofeos, al igual que el resto de participantes que obtuvieron medallas conmemorativas de su participación en esta prueba.

HOMENAJE A NTRA. SRA. DE LORETO EN CANTABRIA

JAIME AGUILAR HORNOS
Coronel de Aviación

Hace unos dos años de creó en la ciudad de Santander la "Asociación de Soldados Veteranos de Aviación de Cantabria", sin otra finalidad que la de reunir a cuantos habían realizado su servicio militar en el Ejército del Aire y que fueran naturales de Cantabria.

Con el fin de reunir a todo cuanto constituye Aviación en esta Autonomía, el pasado año celebraron una misa en la Iglesia parroquial de Peñacastillo (1) a la que invitaron a su asistencia a directivos del Aeropuerto de Parayas, miembros de Fenda, del Aero Club de Cantabria, así como Jefes y Oficiales del Ejército del Aire que viven en esta región o que se encontraban pasando sus días de descanso.

En el último verano, la "Asociación" organizó – el pasado día 17 de agosto – una misa en la Iglesia parroquial de Peñacastillo, oficiada por el Rvdo. párroco don Mauro Garay Lisaso – que a sus ochenta años y más de cincuenta al frente de su feligresía, sigue ejerciendo de párroco-. En su homilía puso de relieve la devoción que la parroquia de Peñacastillo profesa a Ntra. Sra. de Loreto, cuyo altar se encuentra siempre repleto de lamparillas y exvotos, devoción que comparten con los aviadores y cuantos han pertenecido a Aviación, por ser la Patrona de cuantos tienen relación con el medio aéreo.

Finalizada la misa, el Vicepresidente junto con otro miembro de la "Asociación" posaron una corona de laurel, con una cinta con los colores nacionales que decía: "Soldados Veteranos de Cantabria", al pie del altar dedicado a la devoción de Ntra. Sra. de Loreto, como un homenaje a cuantos encontraron la muerte surcando los aires, tanto militares como civiles y en el transcurso de todos los tiempos. Por último, el Presidente de la "Asociación", don Ramón Martín Llorch descorrió la cortinilla con los colores nacionales que cubría el marco que contiene una reproducción del emblema de Aviación, instalado en el costado derecho del citado altar y que la "Asociación" ofreció como veneración a la Virgen y recuerdo al Ejército al que pertenecieron.

El párroco, don Mauro, leyó unas preces litúrgicas y bendijo el emblema, que a partir de ese momento formará parte insoluble del altar, al igual que desde los primeros años de la creación del Aeropuerto de Parayas, se encuentra el emblema de Aviación Civil, como otro tributo a esta advocación mariana.

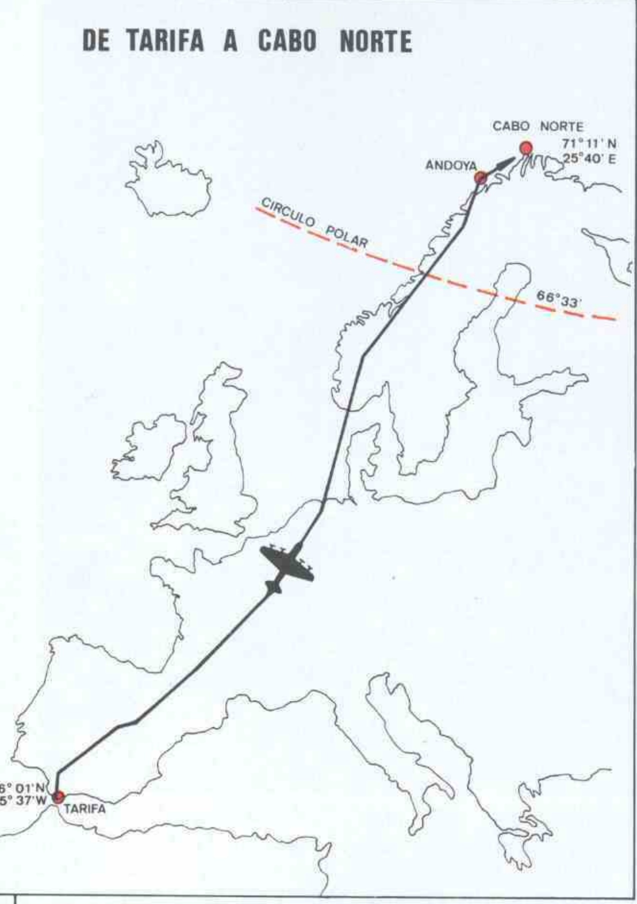


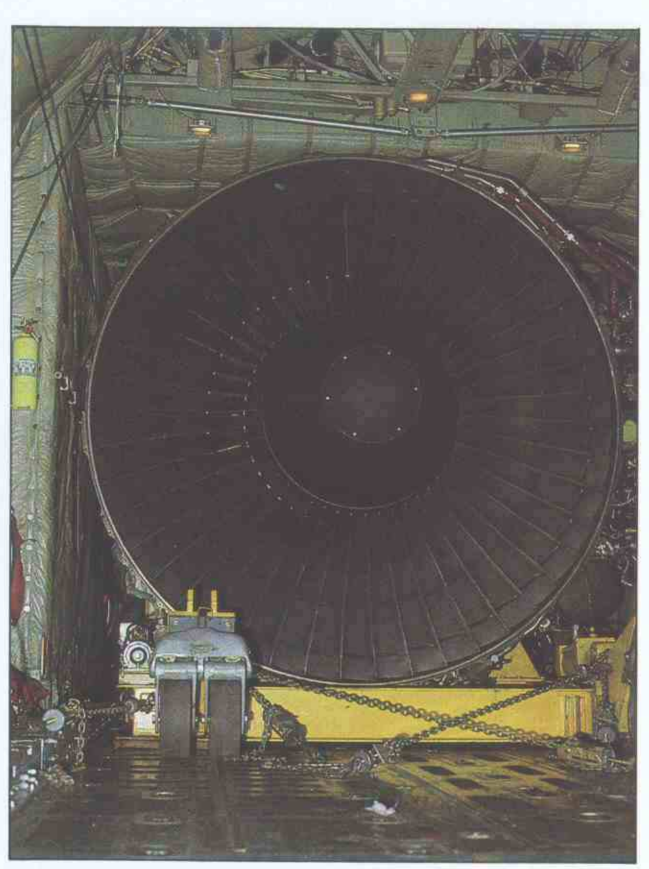
Es digno de admirar este tipo de Asociaciones – que han ido proliferando en el Ejército del Aire – de gente que recuerda con cariño su paso por el Ejército del Aire y que mantiene su extraordinario espíritu patriótico, predicando con el ejemplo ante sus descendientes el deseo de ratificar su juramento a la bandera y conservar la relación con los que estuvieron en el mismo Ejército, aunque no coincidiesen en el tiempo.

Desde estas páginas de REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA les deseamos que prosigan en su empeño y que vayan cosechando tantos éxitos como los alcanzados hasta el momento y les estimulamos para que sigan fieles por esos senderos.

(1) Ver R de A. y A. corespondiente al mes de Diciembre de 1983. "Devoción a la Virgen de Loreto en España. Peñacastillo (Cantabria)".

noticiario noticiario noticiario





UN HERCULES TRANSPORTA UN MOTOR DEL AIRBUS. *Durante el mes de agosto un avión C-130 "Hércules" del Ala 31 realizó un vuelo hasta Atenas transportando un motor de un Airbus.*



AVION P-3B DEL ALA 22 A NORUEGA. *Una tripulación del Ala 22 de la Base Aérea de Jerez efectuó una visita al 333 Escuadrón de Fuerzas Aéreas de Noruega. Durante la misma el P-3B del Ejército del Aire español y un P-3C noruego sobrevolaron conjuntamente los puntos meridional y septentrional de Europa.*



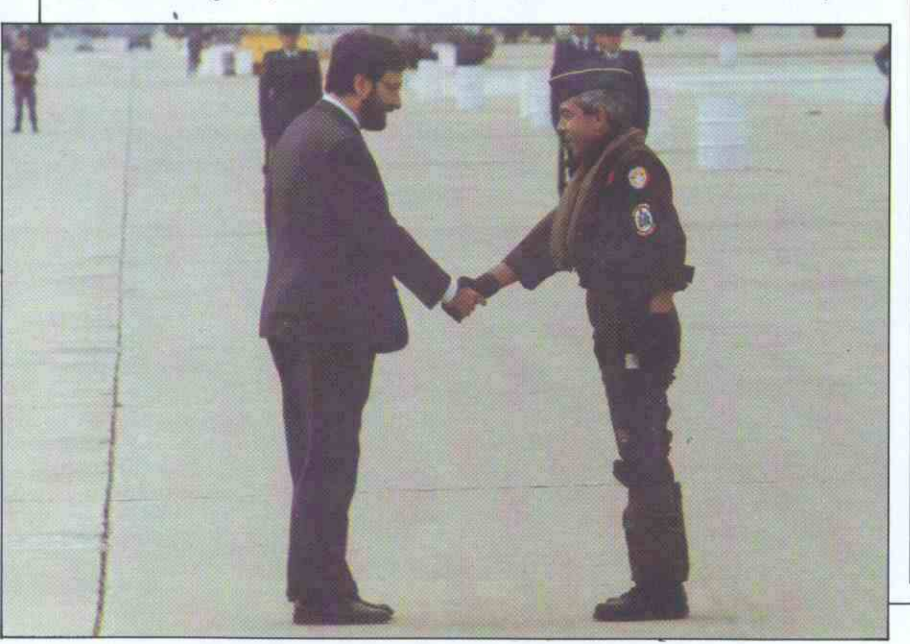
JURA DE BANDERA EN LA BASE AEREA DE SON SAN JUAN. *El día 10 de septiembre tuvo lugar en la Base Aérea de Son San Juan la Jura de Bandera de los 252 reclutas del llamamiento 4/90 pertenecientes a las Unidades de este Ejército ubicadas en Mallorca, que comprenden a la Base Aérea, al Aeródromo Militar de Pollensa, al Escuadrón de Vigilancia Aérea num.7, la Escuadrilla Logística de Puntiró y al Destacamento de Son Rullán.*

IMPOSICION DE CONDECORACIONES EN EL CUARTEL GENERAL DEL AIRE. *El Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, Teniente General don Ramón Fernández Sequeiros, presidió en el Salón de Honor del Cuartel General del Ejército del Aire, el 28 de septiembre, el acto de imposición de condecoraciones concedidas con motivo de la onomástica de S.M. el Rey, a cuyo término felicitó a los galardonados y les animó para seguir proyectándose en su trabajo diario, en favor del Ejército del Aire.*

ENTREGA AL ALA 54 DEL NUEVO EDIFICIO TALLER MECÁNICO DE ARMAS EN LA BASE DE TORREJÓN. El día 17 de septiembre, ha sido efectuada por la Dirección de Infraestructura Aérea, la entrega al Ala 54 del nuevo Edificio para Taller Mecánico de Armas de la Base Aérea de Torrejón. El edificio consta de una nave taller central de 24×23 m2. y zonas adosadas para talleres, oficinas, almacenes, etc., con 864,00 m2. en planta, lo que hace una planta total de 1632,00 m2. La estructura es metálica con luz cenital. El edificio dispone de calefacción, aire acondicionado, contra incendios, aire comprimido e instalaciones eléctricas con una potencia total instalada de 200 KVA. En el proyecto redactado por la DINFA, se incluía la urbanización de la zona, formada por ajardinado, pavimentos, riego y aparcamiento de vehículos.



CONMEMORACION DE LA ENTREGA DEL ULTIMO AVION DEL PROGRAMA EF-18. El día 30 de octubre fue el día elegido para celebrar la finalización de las entregas de los aviones EF-18. Con este fin tuvo lugar en la Base Aérea de Torrejón una ceremonia con actos en el aire y en el suelo a la que asistieron las máximas autoridades del Ministerio de Defensa español, del Ejército del Aire, de la empresa constructora McDonnell Douglas y de las empresas españolas participantes en el programa.



Las entregas de los EF–18 comenzaron el día 10 de julio de 1986 con la llegada de los cuatro primeros aviones de doble mando desde Saint–Louis a Zaragoza. Desde entonces, los vuelos transatlánticos de transporte de los aviones se han sucedido regularmente hasta el día 19 de septiembre de 1990 en que fué definitivamente entregado el último avión del Programa: el C.15-72 en la Base Aérea de Torrejón.

En estos cuatro años los EF-18 han dotado a dos unidades, el Grupo 15 del Ala 31 en la Base Aérea de Zaragoza y el Ala 12 en la Base Aérea de Torrejón, ambos con dos escuadrones de C.15, superándose en la actualidad entre las dos unidades las 25.000 horas de vuelo.



VISITA DEL MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL DE LA REPUBLICA FEDERATIVA CHECA Y ESLOVACA AL ALA 14. Acompañado por el Ministro de Defensa y por el Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, el día 9 de octubre, visitó el Ala 14 el señor Miroslav Vacek, Ministro de Defensa Nacional de la República Federativa Checa y Eslovaca.

El Coronel Comandante de la base aérea, José Antonio Cervera Madrigal en primer lugar efectuó una breve exposición sobre la organización y misiones del Ala 14, tras de lo cual el Ministro presenció una exhibición aérea y recorrió diversas instalaciones como Fuerzas Aéreas, Programación de Mantenimiento, Taller de Motores, Taller de Rádar y Centro de Alerta.

Al término de dicho recorrido se le ofreció un almuerzo en el Pabellón de Oficiales, tras el cual dió por finalizada su visita.

VISITA DEL 130 CURSO DE APTITUD PARA EL ASCENSO A COMANDANTE A LA ESCUELA DE TRANSMISIONES. Los componentes del 130 Curso de Aptitud de Ascenso a Comandante de la Escuela Superior del Aire visitaron el día 25 de octubre la Escuela de Transmisiones. Acompañados del Coronel Jefe de la misma, don Juan Antonio Fernández Jarrín, recorrieron las diversas instalaciones, entre ellas el Simulador de Defensa Aérea, El Departamento de Guerra Electrónica y el Centro de Comunicaciones.





COLABORACION DEL EJERCITO DEL AIRE CON LA UNIVERSITAT DE LES ILLES BALEARS. El 801 Escuadrón del SAR con sede en la Base Aérea de Son San Juan, a lo largo del año 1990 ha colaborado con el Departamento de Física de la Facultad de Ciencias de las Islas Baleares en el estudio del Mar Mediterráneo de las corrientes superficiales y profundas, variabilidad espacial y temporal del campo de corrientes. Para lograr este trabajo, el 801 Escuadrón fue el encargado del lanzamiento desde un C-212 "Aviocar" de sondas tipo AXBT, no recuperables, que transmiten por radio al avión los datos de temperatura y profundidad del agua del mar.

noticiario noticiario noticiario

MEDICINA

REUNION ANUAL DE LA ASOCIACION "MADRID-TRANSPLANTE". Con el fin de compartir inquietudes y experiencias entre los equipos de los hospitales asociados, como medios de divulgación que haga tomar conciencia de la responsabilidad de cada uno de nosotros con nuestros semejantes, el día 30 de marzo tuvo lugar en el Aula Magna del Hospital del Aire la Reunión Anual del "Madrid-Transplante". Bajo la presidencia del General Médico Dr. Herrero, Director del Hospital del Aire y del Presidente de la Asociación Dr. Plaza.

"La Evolución del transplante renal a largo plazo" fue la ponencia elegida por el Dr. Plaza para iniciar esta reunión. A continuación de la primera Mesa "Anemia, Ciclosporina y Transplante" estuvieron a cargo del Dr. Robles (Hospital "Gregorio Marañón") y del Dr. Bahamonde (Clínica "Puerta de Hierro") los cuales presentaron dos casos de "Anemia hemolítica autoinmune" en el postransplante inmediato, tomando la palabra a continuación la Dra. Lago (Hospital "Gregorio Marañón") quien expuso el tema "Anemia hemolítica microangiopática".

Por último se celebró una Mesa Redonda sobre "Pacientes hipersensibilizados", moderada por el Dr. Botella (Clínica "Puerta de Hierro") y que tuvo como participantes a los Dres. Plaza (Fundación "Jiménez Díaz"), Gómez Capderá (Hospital "Gregorio Marañón"), Fernández (Clínica "Puerta de Hierro") y Anaya (Hospital "Gregorio Marañón").



SYMPOSIUM GINECOLOGICO EN EL HOSPITAL DEL AIRE. Durante los días 6 y 7 de abril ha tenido lugar en el Hospital del Aire el primer Symposium sobre Menopausia, bajo el lema "Aula Ginecológica sobre Perimenopausia 1990" organizado por el Servicio de Tocoginecología y bajo el patrocinio de la SEEM (Sociedad Española para el estudio de la Menopausia).

Notables personalidades científicas en el campo de la Ginecología, así como en otras ramas de la Medicina, junto con especialistas militares de Marina, Tierra y Aire han operado, desde muy diversos ángulos de la Clínica, una visión compleja y complementaria que ha permitido un original y unitario enfoque de las alteraciones dimatéricas.

Cuestiones tan dispares como la osteoporosis, la cirugía plástica o el cáncer, han sido tratados en profundidad, conjuntamente con temáticas tan actuales y novedosas como el tratamiento con hormonas o los trastornos psicológicos y cardiológicos.

VII JORNADAS NEFROLOGICAS CASTRENSES. En el Aula Magna del Hospital del Aire y bajo la presidencia del General Mezquita Arróniz, Asesor Médico del Aire, tuvieron lugar el día 20 de abril las "VII Jornadas Nefrológicas Castrenses".

Estas jornadas que, una vez más alcanzaron el alto nivel científico que les ha dado el prestigio y la solera que poseen en la Sanidad Militar y en la Nefrología, estuvieron desarrollados por una serie de mesas redondas cuyos temas centrales fueron: "El Intersticio Renal", "El mesangio", "El hoy de los métodos sustitutivos", "Genética en Nefrología" y, por último, "Farmacología Nefrológica".



noticiario noticiario noticiario



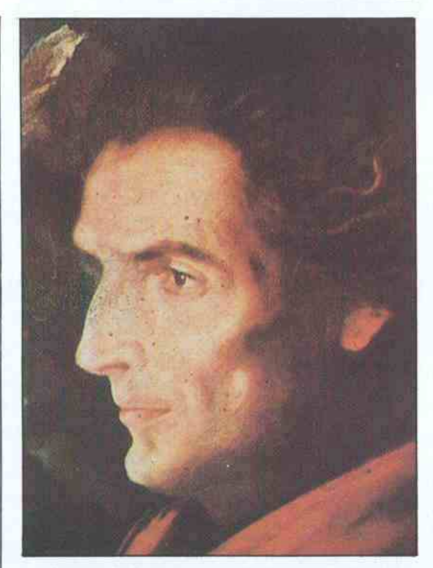
X JORNADAS DE ENDOSCOPIA Y IV CURSO PRACTICO DE ENDOSCOPIA DIGESTIVA DEL HOSPITAL DEL AIRE. Durante los días 4 y 5 de mayo se han celebrado en el Hospital del Aire de Madrid las X Jornadas de Endoscopia y el IV Curso Práctico de Endoscopia Digestiva, con el título de "Avances en Endoscopia Digestiva" y bajo la dirección del Dr. Pérez Piqueras.

El programa científico fue desarrollado por prestigiosos gastroenterólogos y se trataron muy diversos temas de actualidad. Asimismo se llevaron a cabo numerosas exploraciones endoscópicas, que fueron transmitidas mediante sistema de televisión a la sala de congresistas, manteniendo permanente comunicación entre el explorador y los asistentes a tales actos.

Fue presentado también un caso cerrado con discusión clínico-diagnóstica en el que intervinieron los Profesores Pajares García, Sanz Esponera y Vara Thorheck, así como la Dra. Vallejo Ocaña y el Dr. Montes Pelegrín. Del mismo modo tuvo lugar una interesante Mesa Redonda, denominada "Consultas de Experto" en la que los distintos ponentes dieron respuesta, basados en su experiencia personal, a una serie de preguntas puntuales.

Al finalizar los actos el Dr. Pérez Piqueras pronunció unas breves palabras de agradecimiento a los asistentes por la excelente acogida a estos actos científicos, al igual que a todos los ponentes por sus magníficas intervenciones, señalando que en ediciones sucesivas se contaría con otras interesantes novedades.

CLAUSURA DEL CURSO SOBRE FACTORES DEL RIESGO CARDIOVASCULAR. En el antiguo Aeródromo Militar de Tablada el día 7 de junio tuvo lugar la V y última sesión del Curso sobre "Factores de Riesgo Cardiovascular" y que ha tratado sobre "Prevención de la enfermedad cardiovascular en medicina aeronáutica". Las comunicaciones presentadas trataron sobre "Estudio de la cardiopatía isquémica en las tripulaciones aéreas" del Teniente Coronel don Vicente Navarro Ruiz, Jefe del Servicio de Cardiología del Hospital del Aire de Madrid; "Valoración del perfil lipídico en los pilotos de una unidad aérea" del Comandante médico don José L. García Alcón, Médico de Vuelo y Jefe de la Sección de Sanidad del Ala nº 23; "Valoración médico-aeronáutica del personal de vuelo con cardiopatía isquémica", del capitán médico don Juan L. Salinas Sánchez, diplomado en Medicina Aeronáutica del CIMA; y , por último, "Medidas higiénico-dietéticas para la prevención de la enfermedad cardiovascular" del Coronel médico don Vicente Pérez Ribelles.

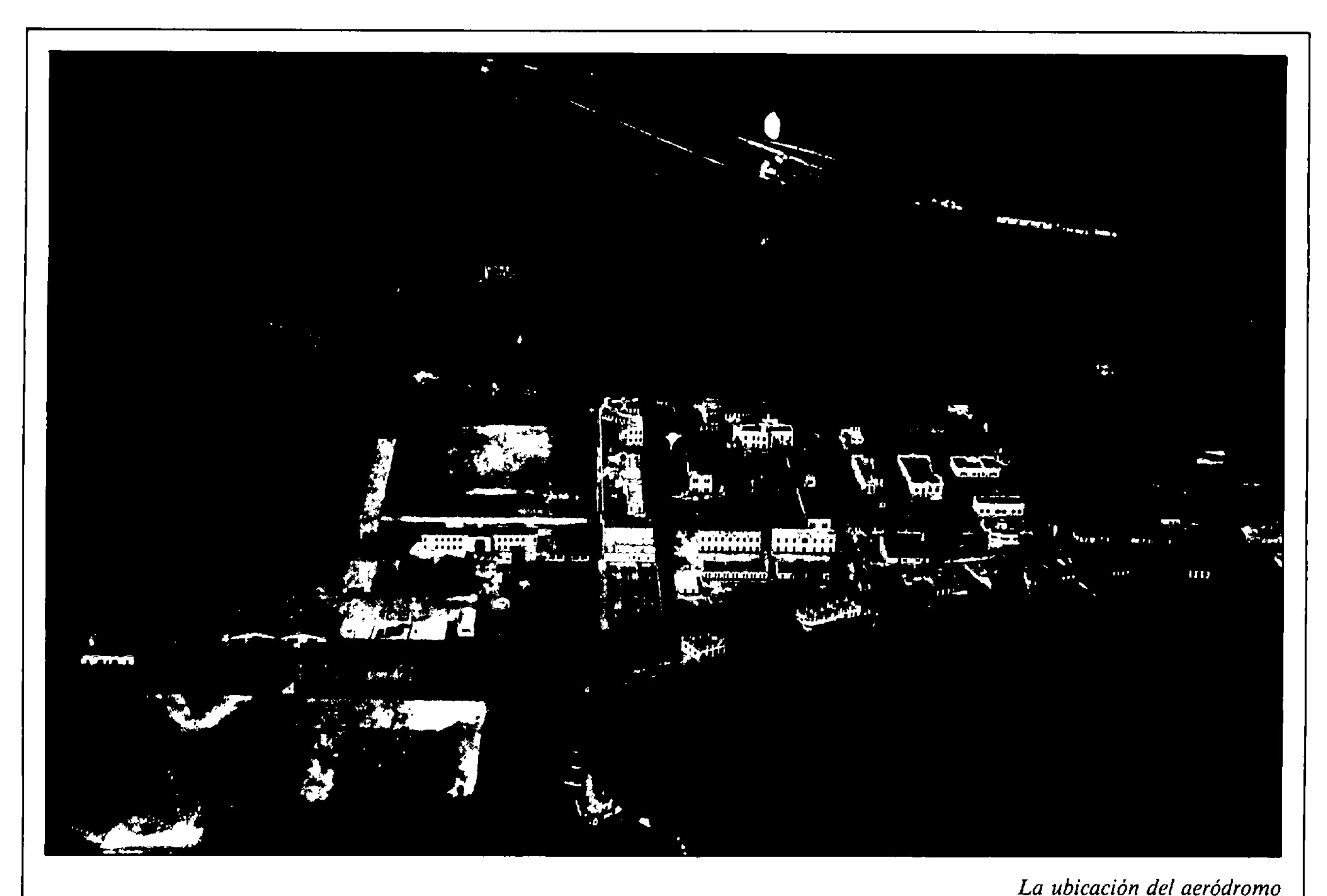


SIMPOSIUM INTERNACIONAL DE MEDICINA AERONAUTICA Y AMBIENTAL. Entre los días 9 y 11 de octubre tuvo lugar en la sede del Consejo Superior de Investigaciones Científicas la celebración del Simposium Internacional de Medicina Aeronáutica y Ambiental, primera reunión de este tipo que se celebra en España desde 1964 y a la cual asistieron representantes de 26 países.

Durante el mismo se presentaron cinco conferencias magistrales y 61 comunicaciones, que se distrubuyeron en seis sesiones: Fisiología Aeronáutica, Historia de la Medicina Aeronáutica, Investigación de Accidentes Aéreos, Medicina Clínica Aeronáutica, Medicina Ambiental y Psicología Aeronáutica. Además, se organizaron dos mesas redondas sobre "Apoyo médico al personal de vuelo" y "Evaluación Médico– Aeronáutica".

El General don Gonzalo Gómez Bayo presidió la ceremonia de clausura, durante la cual se sintetizaron las ideas allí expuestas, finalizando el acto con palabras de despedida a los congresistas por parte del General don Julio Mezquita Arróniz.

La celebración de este simposium ha sido una magnífica oportunidad para que nuestros Médicos de Vuelo, formados en el CIMA, y que desarrollan sus actividades en diversas Unidades, hayan mostrado los frutos de su experiencia y trabajo en varias comunicaciones de sumo interés.



La ubicación del aeródromo militar de Los Alcázares contribuyó en gran parte a la creación del actual municipio marmenorense.

Los Alcázares 75 años después

ALBERTO HERNANDEZ

La historia del aeródromo militar de Los Alcázares no es conocida tanto como ha sido vivida. La creación de la base aérea ha repercutido en el Mar Menor en la creación de una localidad de alto nivel turístico y de sobra conocida en toda España. Su recuerdo reside entre los muros de sus edificios, bajo sus numerosas capas asfálticas y en las raíces de su arboleda.

Con anterioridad , fue don Luis Manzanares en su libro "Un Curtiss en el Cielo" el que diera a conocer lo que a sus inicios se refiere, constituido en testigo presencial de excepción, pero fué Don Jesús Amurrio, Capellán del Ejército del Aire y guía de mi doctrina religiosa, el que mostrara al sector militar, a través de la primera publicación de la revista Aeroplano de 1.983, la reseña más completa de los anales militares de Los Alcázares. A ambos, mi más profundo agradecimiento por la documentación que de sus escritos he recopilado y que no hago más que completar con un breve informe de la actualidad del centro, el que fuera cobijo de hidroaviones en 1.915 y es Centro de Adiestramiento de Seguridad y Defensa, corazón, alma y sangre de Los Alcázares.

El año 1990 representa para la unidad aérea de Los Alcázares algo más que el inicio de una nueva década del siglo XX, significa cumplir su 75 Aniversario en el cumplimiento del deber de sus instalaciones.

Remontándonos en la memoria histórica de aquél que aún conserve tan lejanos recuerdos podemos encontrarnos con el inicio de tan representativa andadura en el transcurso del tiempo. Era el año 1914 cuando el coronel Vives, fundador junto al capitán Kindelán de la Aviación Militar española, hubo de encargarse de la elección del lugar ade-

cuado para la instalación de una base aeronaval, proyecto impulsado por el entonces rey de España Don Alfonso XIII. Pedro Vives Vich había volado junto a Wilbur Wright a principios de 1909 y, quizás, nadie mejor que él sabía el emplazamiento requerido para un aeródromo militar. A su regreso a Madrid, junto al resto de la comisión enviada por la costa Mediterránea, el coronel Vives dirigió al infante don Alfonso de Orleans las siguientes palabras: "Los Alcázares nos regala este pequeño mar, que aleja toda idea de accidente".

El coronel Vives redactó un informe detallado de la zona, en el cual quedaban reflejadas escalas de vientos, factores termométricos, barométricos, topográficos, eólicos, corrientes de las entradas y salidas de los golfos y de cabo a cabo, mareas y cuantas circunstancias terrenas y atmosféricas hicieron falta para solicitar audiencia con el entonces Ministro, general Linares. Una vez aprobado su proyecto de instauración del aeródromo en Los Alcázares, se pasó a efectuar las gestiones de compra de la dotación aérea, consistente en doce unidades, seis aviones terrestres y seis hidros de tipo Curtiss.Con estos doce biplanos debía ponerse en funcionamiento, constituyéndose en la primera base de hidroaviones del servicio, aunque también disponía de pistas para aparatos de la modalidad terrestre. Los Alcázares se dispuso como cuarto aeródromo militar de la Península, tras el de Cuatro Vientos, Alcalá de Henares y Guadalajara, estos dos últimos en funcionamiento desde 1913.

Para celebrar esta elección se organizó un raid desde Cuatro Vientos a la localidad Marmenorense, con descanso en Alcázar de San Juan y Albacete, etapas que no siguió el infante Don Carlos al realizar el vuelo directo. La escuadrilla estaba formada por tres aparatos Maurice Farman y otros tantos Lohner y Flecha. Fue la primera invasión del cielo alcazareño por un elemento volador dirigido por el ser humano, exceptuando el golbo de Ripoll incluído en su espectáculo casi circense, allá por mayo de 1915.

Sin vacilación alguna, comenzaron las adquisiciones de los terrenos, un polígono de 1500 metros de largo y 330 de ancho, levantándose el primer hangar y su pabellón anexo en el mes de junio. En el mes de noviembre estaban preparados para recibir los primeros aparatos que, cobijados bajo madera y lona, fueron montados los planos y flotadores (estos últimos diseñados por el inventor español Cesar A. de Conde, premiado en la Exposición de Paris de 1913) de los mismos.

Se perfiló el mes de diciembre con el primer vuelo de un hidroavión en la Península , sin contar los intentos llevados a cabo con anterioridad. Un modelo JN-2 de 100 CV, pilotado por el teniente piloto Roberto White de Santiago (aunque se baraja tambien el nombre de Al. J. Engil como el primer aviador en Los Alcázares) que a las tres y media de la tarde, bajo un cielo descubierto y entre las tranquilas



La tradicional ofrenda de las Damas de Loreto a la patrona de la localidad a su paso por las instalaciones militares.



Las actividades militares del centro son foco de concentración de la población civil.

aguas del Mar Menor, desató la energía que puso en marcha el corazón de Los Alcázares.

RESEÑA HISTORICA

El primer jefe de la unidad militar de Los Alcázares fué José Valencia Fernández, profesor de pilotaje junto a Roberto White de Santiago y Fernando Navarro Capdevilla. En 1918, el aeródromo contaba con treinta pilotos y nuevo material, con lo que se pasó a constituir la plantilla de la base de hidros de Melilla, punto estratégico en la guerra con Marruecos.

En el curso de 1920-1921 se crea la escuela elemental de pilotos bajo el mando del capitán J. González Camó, consiguiendo dar el título a ocho pilotos con un material poco más que inservible.

Pero la gran época de Los Alcázares fue entre 1921 y 1936, al iniciarse allí la Escuela de Combate y Bombardeo Aéreo, cuando el Aeródromo contaba ya con grandes hangares, talleres y otros edificios importantes, albergando el gabinete de radio, con el cual la aeronáutica española estableció el primer enlace aire-tierra. En aquellos años se contaba con treinta y cinco unidades aéreas, aunque tal cifra oscilaba ostensiblemente por la debilidad estructural de los aparatos.

Posteriomente, se hizo cargo del aeródromo Kindelán, sucedido por el comandante L. González Victorio, en cuyo mandato recibió la visita de S.M. don Alfonso XIII a las instalaciones militares de la localidad marmenorense. Los sucesivos relevos en la jefatura confeccionan una larga lista encabezada por J.M. Aymat Mareca, el Infante de Orleáns y Borbón, R. Llorente Sola, Ramón Franco Bahamonde después de su vuelo trasatlántico con el "Plus Ultra", lo que motivó que tras su mandato en Los Alcázares, intentara dar la vuelta al mundo junto con Gallarza, Ruiz de Alda y Mariaga, intento fallido rumbo a las Islas Azores.

La década la finalizaría F. Díaz Sandino, seguido de J. Pardo García y T. Ugarte Fernández, quien toma el relevo en mayo de 1930. Los escasos periodos de mando hacen sucederse a González Anteo Noriega, R. Burguete Repáraz, de quien tomara su nombre el aeródromo de Los Alcázares, Y. Warleta de la Quintana, J. Ortiz Muñoz, Llorente Sola y de nuevo Ortiz en marzo de 1936, a quien le sorprende el Alzamiento del 18 de julio de dicho año. Durante la Guerra Civil Española se constituyó como cabecera de la Segunda Región Aérea.

La decadencia llegó en la Postguerra cuando se elige la renovación de San Javier, con miras de progreso y futuro. Los Alcázares quedaría como Academia de Tropas de Aviación y de Intendencia del Aire hasta 1950. A continuación pasó a depender de la Academia General del Aire de San Javier, creada en 1943. Pero en este paréntesis la actividad volvió a sus instalaciones con la realización de vuelos de entrenamiento, reconocimiento y otras misiones con el 52 Grupo de Hidros, cuando el Aeródromo recibía el nombre de Base Aérea de Los Alcázares. En Octubre de 1951 se trasladó dicho grupo a la Base de Pollensa, defenestrando el carácter de aeródromo que durante 36 años había mantenido lealmente a los propósitos del Ejército del Aire español.

UNA GRAN ESCUELA DE PROFESIONALES

Desde finales de 1950 hasta el otoño de 1970, en Los Alcázares se instruyeron a los suboficiales del Aire. En Abril de 1969 se traspasa de Reus la Escuela Elemental de Pilotos de Complemento, realizando sus prácticas en El Carmoli hasta 1979, año en que será trasladado a Granada, pasando a ser sus instalaciones Destacamento de la AGA. En esos siete años se constituye, a su vez, en Centro de IMEC-EA, encargado de la instrucción militar de futuros suboficiales y oficiales de la Escala de Complemento.

Las antiguas pistas de vuelo se transforman en un polígono de tiro que albergan los campeonatos militares de tiro del Ejército del Aire de la Segunda Región Aérea y los nacionales. En 1980 se resuelve el traslado desde Granada del Centro de Selección de Aspirantes a la Academia General del Aire (CSAGA).

En el mes de abril de 1986 se determina el establecimiento del CASYD en el que, hasta la fecha, fuera Destacamento de Los Alcázares. La motivación que lleva a crear este nuevo centro radica en la designación al Ejército del de la vigilancia y control del territorio nacional en todo su espacio aéreo, misión que debe ser apoyada por un complejo de instalaciones, personal y equipo basado en tierra. La aparición de nuevos y complejos medios técnicos de apoyo para realizar estas funciones motivó al Ejército del Aire a crear un centro en el que, con carácter exclusivo, se dedique a la formación e instrucción del personal en los diferentes niveles, garantizando la libertad de acción del arma aérea en sus bases permanentes y de despliegue, así como la seguridad de cuarteles y del personal en general.

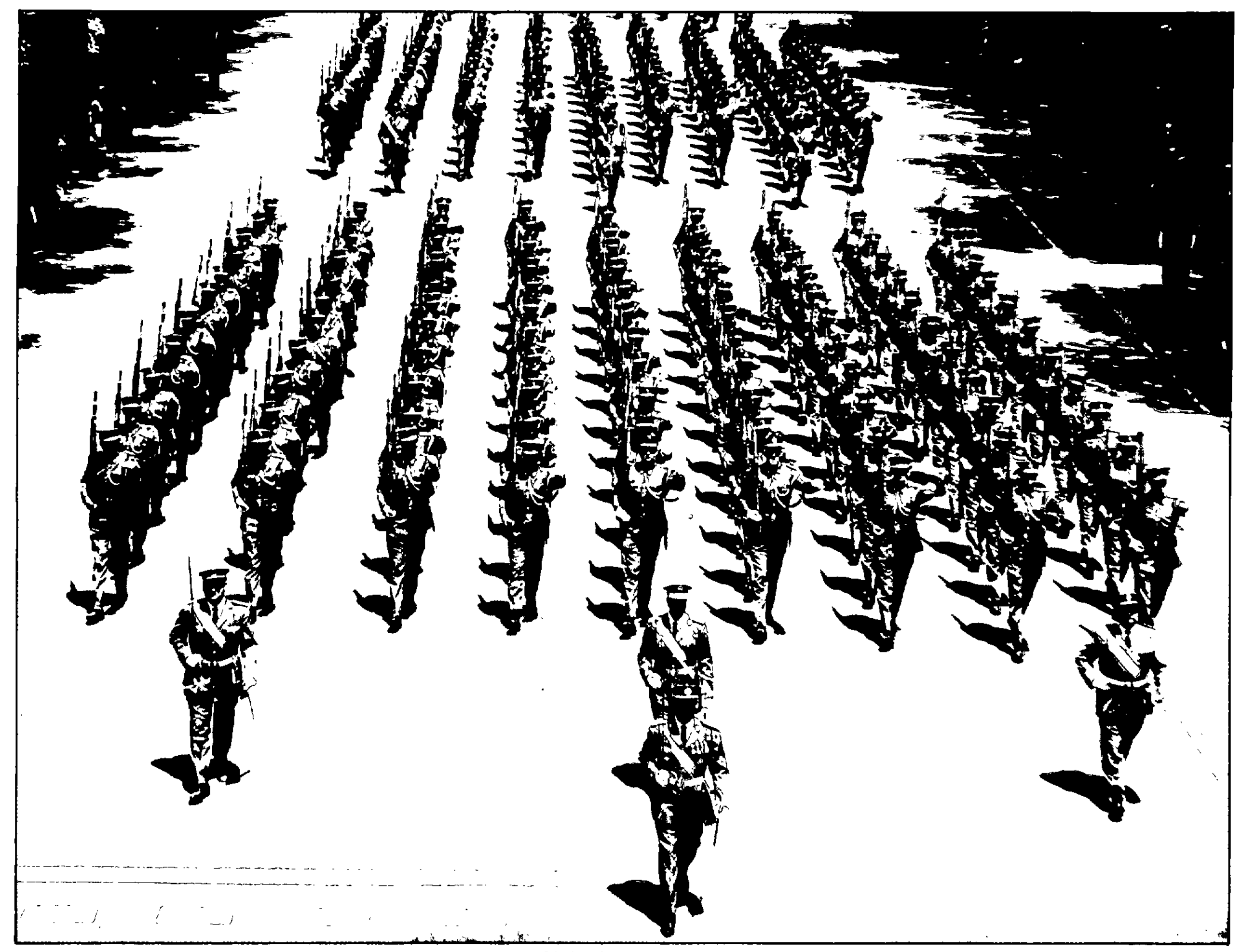
El personal que hace posible esta formación de seguridad y defensa se compone de profesores e instructores que, progresivamente, incrementan su capacidad docente mediante cursos específicos, dentro del área de seguridad, realizados en centros de nuestro territorio o en el extranjero. La enseñanza se imparte en tres niveles:

Superior (Jefes y Oficiales), Básico (Suboficiales) y Tropa (Voluntariado Especial).De este modo, hasta la fecha, se han impartido cursos de especialización en seguridad y defensa para los profesionales del Ejército del Aire (Teniente de la escala de Tropas y Servicios del Arma de Aviación, Jefes de Seguridad, Capitanes con ocupación en puestos relacionados con la seguridad militar y Suboficiales). Con la creación del Voluntariado Especial como modalidad de prestación del Servicio Militar se crea la Rama de Seguridad y Defensa, cuya formación inicial comienza impertiéndose entre la Escuela de Especialistas del Aire de León y este Centro, pasando desde el presente año a formarse íntegramente en el CASYD.

En un futuro inminente, el Centro de Adiestramiento de Seguridad y Defensa será el encargado de impartir las enseñanzas relacionadas con la seguridad a los aspirantes a militar profesional en las diversas escalas (Superior, Media y Básica). Asímismo, se viene impartiendo la instrucción básica militar de los pilotos de complemento, desarrollando su formación aeronáutica en la Academia General del Aire.

Con todo ello, se destaca como la única escuela militar de los tres ejércitos que imparte cursos relacionados con la seguridad del personal, el material y las instalaciones militares y que, pese a su corta andadura, ha alcanzado un gran prestigio en el seno de las Fuerzas Armadas.

Es, quizás, aparte de su evolución historica, la relación humana habida y por haber, latente en las esquinas de todas las calles de este lugar, la que ha marcado la pauta evolutiva de una localidad, constituída actualmente con municipio, que vive y ha vivido en unión. Militares y Civiles, Civiles y Militares, saben congeniar sus quehaceres cotidianos, sus tranquilas vidas en una población de no más de 5000 habitantes, sus pesares y sus logros. Es Los Alcázares un municipio creado por y para defender aquello que más le importa a todo español: España. Es indudable que el crecimiento del aeródromo militar ha potenciado el carácter de los habitantes de la ribera marmenorense, que un día vió privada su virginidad terrena a la vez que gozaba del estridente ruido de aquellos Curtiss. En sus aguas tranquilas, en su cielo impasible nació, un 12 de Diciembre , hace ya 75 años un hijo pródigo de España :Los Alcázares. ■



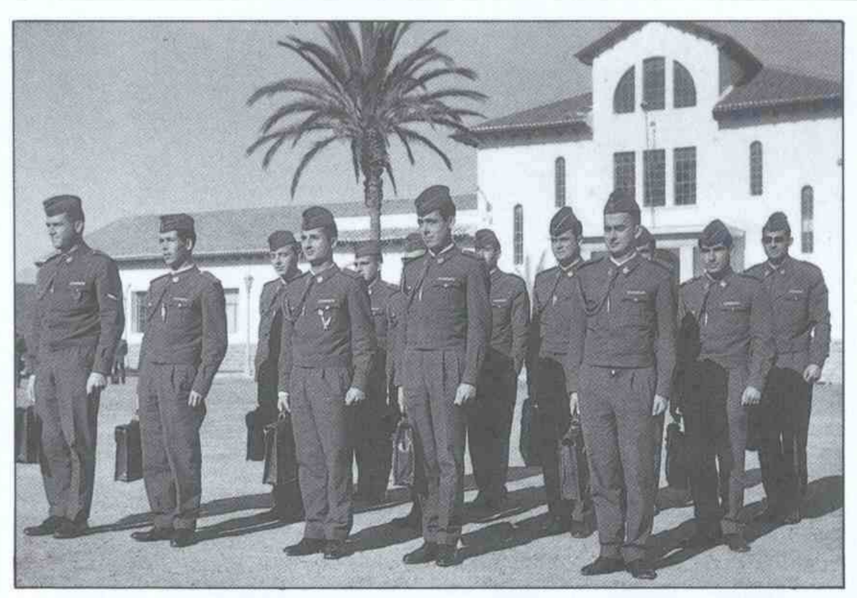
Así desfilaba la XVII Promoción.

25 años después...

FRANCISCO MORALES IZQUIERDO.
Teniente Coronel del Arma de Aviación (E.T.S.)

Confieso que cuando me disponía a recorrer los seiscientos y pico kilómetros que me separaban de la Academia General, la ilusión no ocupaba un gran espacio en mi equipaje. Era grande, en cuanto se refería al reencuentro con viejos compañeros unidos por la sólida y profunda amistad nacida en el doble y común amor a España y al cielo azul; era menor, en lo que concernía al acto central de la reunión, pues renovar el juramento de fidelidad a la Bandera, era cosa que venía y vengo haciendo, con sincera entrega, no sólo cuando tres veces al año pronuncio la fórmula ritual a mis reclutas, sino cada vez que al entrar en la Base dejo atrás el "Todo por la Patria" y, era nula o casi nula, en lo que suponía de regreso a un Centro, el Académico, que en su afán de conseguir unos buenos y disciplinados Oficiales, olvidó quizás, en general, ese trato humano, esa relación cordial – tan bien recogida hoy en la Reales Ordenanzas – que no estando reñida con el objetivo antes citado, hacen surgir el cariño hacia el lugar que nos acoge y hacia los hombres que lo habitan.

Cavilando andaba yo en es-



Cadetes de ayer...

tos extremos cuando, el sonido de alguna que otra bocina y el inmediato agitar de una mano, me hacía pensar que algún compañero más veloz, se aprestaba a llegar antes a nuestro destino, destino que, por otra parte, se vaticinaba con tan sólo contemplar el cárácteristico color de la tierra que se abría más allá de los límites de la carretera. Pero algo había cambiado, el paso del tiempo se dejaba notar con la transformación que se había producido en estas tierras, yermas antes, fructíferas ahora, bien al sol o guarecidas bajo esos tejados de plásticos relucientes bajo las que va escondiendos a a tramos, pero siempre con la compañía indispensable de esos grandes estanques de agua que han surgido por doquier.

Mas la mano bienhechora del tiempo, se me presenta, de pronto, dura, cruel, inapelable. El símbolo altivo de la planicie que aún luce su altura desafiante en todo el contorno, le ví herido de muerte. "Esa afloración cristalina" que estudiáramos en el Salinas, el querido u odiado "Cabezo Gordo", llevaba camino de desaparecer. Incapaz el tiempo de ponerle canas, arrugar su piel o agrandar su cintura, permite que le vayan mutilando, poco a poco, a tajadas, su altura, desperdigándolo en material para uno y mil cimientos, transportado en interminable desfile de hormigoneras.

Ante la paciente comprensión de los encargados del hotel, que veían como su trabajo se interrumpía, una y otra vez, cuando acababa de empezar, el vestíbulo fué llenándose de abrazos, palmadas, estrechar de manos, y cariñosas frases de saludo. Uno a uno, allí nos íbamos encontrando, con el ánimo alegre y el deseo incontenido de pretender conocer en un instante el largo trecho de los veinticinco años de la vida del amigo que se separó. Las conversaciones fueron hilándose, las familias conociéndose, las hojas de Servicio desgranándose, los recuerdos aflorando, los gratos momentos reviviéndose, la amistad, en fin, renovándose, en medio de una alegría desbordante que hizo que pasaran los minutos, sin que nadie, pese a los largos viajes realizados, se percatara de lo avanzado de la hora.

Al día siguiente, nada especial sentí cuando atravesé el Control de Entrada. Había vuelto, sin más. Miré en rededor intentando hallar, prendido en el ambiente, algo de aquel espíritu juvenil que



...Oficiales de Hoy.

años atrás me había llevado allí. Era un hombre sediento de amor pidiéndole a las piedras, a los árboles, a los muros, que me hablaran de aquellos mis cuatro hermosos años, que me contaran de mis raices, de lo que allí me motivó, de lo que me alegró, de lo que me hizo sufrir, de lo que me hizo vibrar, en suma. En silencio me dirigí hacia la Plaza de Armas, donde, por un momento, me pareció oir el firme pisar de una formación decidida con sus tacones bien picados, el unísono acompasar de unos movimientos de armas y el restallante y seco chocar de pies de los que al ponerse en posición de firmes se colocaban en disciplinada posición de obediencia. Busqué y no encontré a nadie. Figuraciones mías, pensé, y la tristeza me invadió. Pese a mis deseos, seguía sin sentir nada. Pronto, la Plaza fué llenándose y el toque de atención avisó que la presencia de la Autoridad que presidía era inminente. Y el Acto comenzó.



...prometéis a España.

Brillando al sol, la Bandera roja y gualda la tenía enfrente. Recreándome en su mirada, hallé la razón de lo que allí me había llevado. Todo empezó hace ya muchos años, cuando a la desgracia de la muerte de un padre, se inicia un largo peregrinar por una serie de Colegios con una línea de educación bien definida en sus bases y en sus fines. Eramos todos "rapaciños" – como se nos llamaba en aquella bendita tierra gallega – con largos mandilones grises cubriendo nuestros cuerpos y duraderos zapatos de goma calzando nuestros pies. Largos, anchos, espaciosos dormitorios, guardaban un sueño, que se acompasaba con el musical tintineo del interminable gotear que unía el tejado con los barreñones que sembraban el suelo en múltiples columnas transparentes. Unas repetidas y sonoras palmadas, convenientemente entremezcladas con breves jaculatorias, marcaban el comienzo de un día que tomaba intensidad, minutos después, en un amplio pasillo que aún hoy puedo ver nítidamente apareciendo entre los más arcanos rincones de mis recuerdos.



Juráis por Dios...

La débil luz de las lluviosas mañanas alumbraba, a través de los enormes ventanales, a una formación de muchachos perfectamente alineados por estatura, de menor a mayor, frente a un abanderado que portaba la Enseña Nacional. Ser el abanderado del día, era el más alto honor al que aque-



Con la mirada en el futuro...

llos niños – de edades comprendidas entre los 5 y 12 años – aspiraban dia a día. Para ser merecedor de él existía una fórmula sencilla: ¡Ser el mejor! Los estudios, los deportes, el canto, el teatro, el compañerismo, la urbanidad, las buenas acciones, el cuidado personal, cualquier cosa, en definitiva, servía para destacar y ser el elegido. Todavía si hago marcha atrás en el tiempo, puedo sentir la enorme emoción que embargaba cuando se asía con fuerza el asta y se daba frente a aquella diminuta, envarada, vibrante formación de amigos. Eramos poco más de un centenar los que notábamos cómo el corazón se nos disparaba cuando, todos juntos, con fuerza, con rabia, con alegría, uníamos nuestras voces infantiles para entonar las estrofas siempre recordadas del Himno Nacional:

¡Viva España!
alzad los brazos hijos
del pueblo español
que vuelve a resurgir...

Emoción ante la vida, ilusión por el futuro, orgullo del quehacer común, honestidad en las acciones, sentimiento total de España, amor a la Patria,... estos y otros fueron los pilares de una educación, para la que siempre guardaré gratitud.

Múltiples y dispares vidas salieron de aquel grupo de infantes. Estoy seguro que, fuera cual fuese el camino elegido, en todos ellos habrá quedado constancia de ese enorme amor a España que nos inculcaron, de ese profundo sentimiento de Patria que nos hicieron concebir. La actitud de intentar servirla dirigieron mis pasos hacia donde yo creía – y sigo creyendo ¡Gracias a Dios! – que podía hacerlo mejor. Desde entonces vengo ocupando un puesto en una Promoción de la Academia General del Aire, la XVII, en la que seguí encontrando vivos los viejos ideales que me enseñaron, entre los que siguen destacando, la identidad con nuestra tierra, el compañerismo que une hacia el fin común y la búsqueda contínua de la imposible perfección.

Besamos la Bandera con parsimonia, recreándonos, amándola, ya no nos invadía el nerviosismo del cadete que fuímos casi treinta años ha. Ahora éramos portadores de una experiencia que fué madurando a través de una posición en la que debe darse todo sin pedir nada a cambio, a no ser la propia e íntima satisfacción de lo bien hecho, la del deber cumplido. Allí estába-



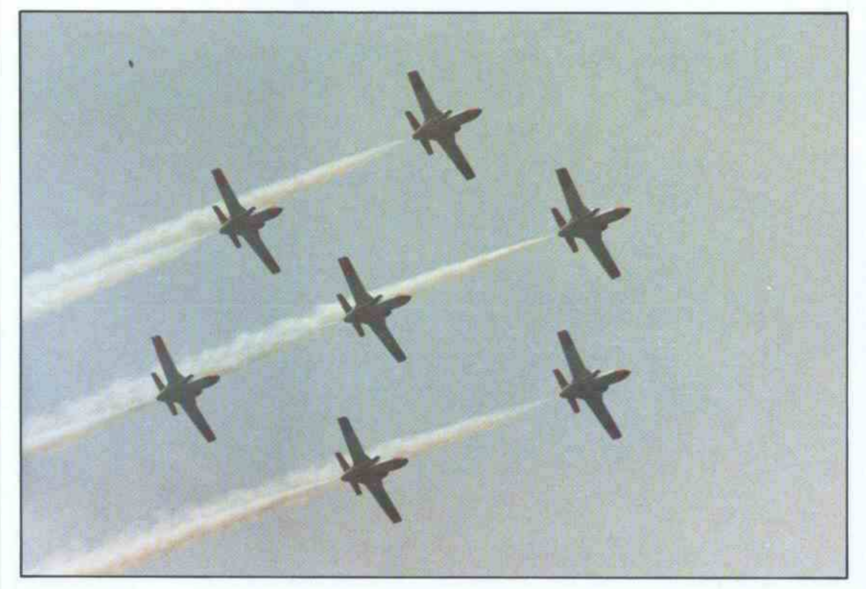
... y el recuerdo en el pasado.

mos, dispuestos a todo como el primer día, ocupando con nuestro recuerdo los huecos que la vida había ido produciendo. Doce nos habían dejado y es que, a veces, pienso yo, Dios debe necesitar alegrar el mismo cielo y, por eso, se lleva a los mejores. ¿Quién me dice a mi que los mismísimos ángeles no necesitan, de vez en cuando, reciclar sus artes de volar?.¿Quién me convence a mi de que las estrellas no necesitan rejuvenecerse?. ¿Quién me niega a mi el que todos necesitemos de embajadores – los mejores entre nosotros – que nos precedan en la otra vida ?. El toque de oración, sin embargo, volvió a unir al completo a una Promoción que siempre tuvo como color el claro azul del cielo, ese cielo en el que alguna vez volverá a juntarse y por el que ahora vuelan amigos del alma:



Componentes de la XVII Promoción.

Agustín Gil de Montes Romero de Avila.
Pablo Sánchez García.
Enrique López Tarren.
Ricardo de Lacanal Pérez.
Arturo Pérez-Zamora Lecuona.
Pedro Miguel Cruz Liñan.
José Miguel Antequera Roldan.
Carlos Bernal Saénz.
Agustín Regodón Vizcaíno.
Antonio Mañas Prieto.
Fernando Valero Avezuela.
Antonio Ruiz de Castañeda de la Llave.



Formación, de la Patrulla Aguila.

Al oir sus nombre las lágrimas que habíamos venido conteniendo, corrieron a raudales. A su término todos nos fuimos abrazando – con nuestras familias y con nosotros mismos – en silencio, incapaces de articular palabra alguna. Se notaba en el ambiente la importancia del acto en el que habíamos participado como principales protagonistas y en el que habíamos tomado nuevo impulso en la virtud del cariño.

La fiesta vino luego.

Y, ahora, cuando llega el momento del regreso, no tengo más remedio, a fuer de ser sincero, que escribir el final recomponiendo el principio, pues cuando me disponía a recorrer los seiscientos y pico kilómetros que me separaban de Salamanca, la ilusión ocupaba lo más amplio de mi corazón, pues había sido renovado con el abrazo del amigo, con el beso a mi Bandera y con la vuelta a un lugar donde supieron hacerme militar. ■



"The Battle of Britain" en el "Royal Air Force Museum"

Un homenaje al valor

En el pasado año de 1990, se conmemoró "La Batalla de la Inglaterra", donde se libraron importantes combates aéreos en defensa de las libertades de la humanidad. Han transcurrido 50 años y no podemos olvidar el coraje de los británicos y en concreto los pilotos de la "Royal Air Force " (RAF), que permitió en el verano y el otoño de 1940, marcar el principio del fin de la fuerza aérea del Eje Roma–Berlín en la Segunda Guerra Mundial (1939 – 1945).

Los aliados, con sus ejércitos en retirada, tuvieron un respiro y una visión de futuro, cuando la poderosa aviación nazi, fue frenada en los cielos del Canal de la Mancha por la RAF, en desigual lucha aérea utilizando todo el material disponible y con la participación de los aviones de caza "Hurricane" y "Spitfire", tripulados por una juventud que se

Supermarine Spitfire I. Hawker Hurricane.

comportó con una actitud, que va más allá del valor.

Situado al norte de Londres y en edificios diseñados para albergar un museo aeronáutico, se encuentra el "Royal Air Force Museum", donde se celebra la solemne conmemoración del 50° Aniversario de la Batalla de la Gran Bretaña. Este complejo, engloba dos museos más y que son: el "Bomber Command" y el "Battle of Britain"

Para valorar y comprender lo que representa para los británicos su historia y tradición, en la guía editada por la "British Aviation Museums", existen en el Reino Unido, registrados y abiertos al público un total de 114 Museos diferentes, todos ellos de la especialidad aviatoria.

Creo que bien merece una visita a Londres, para apreciar el esfuerzo y la creatividad de una historia todavía joven que es la de la aviación. Desde el vuelo en globo, pasando por el primer avión que cruzó el Canal de la Mancha, hasta los más modernos reactores, muestran una lección viva del esfuerzo e ilusión



Bristol Blenheim IV.

Messerschmitt Bf 110G.

del género humano, en emular el vuelo de las aves, construyendo y tripulando aparatos más pesados que el aire, en una lucha diaria y tenaz, que se ha visto compensada con la moderna aviación actual, que nos ofrece medios de transporte calificado como el más rápido, cómodo, seguro, y posiblemente, pronto, el más económico.

De las naves que alojan el museo "The Battle of Britain" y que exhibe el material bélico de toda clase, que utilizaron los aliados y las fuerzas del Eje, citaremos los que más se destacaron y que son por parte inglesa, los famosos cazas "Supermarine Spitfire", el "Hawker Hurricane", el "Gloster Gladiator", "Bristol Blenheim", y muchos otros, siendo por parte alemana e italiana, los también no menos famosos, que ya actuaron en la guerra española, el "Heinkel He 111H-23", el "Messerschmitt Bf 109", el "Junkers Ju 87B", el "Fiat CR 42 Falco", etc.

Aparte de la presencia física de estos aparatos, para dar más efectividad al relato histórico, el visitante puede disfrutar de sistemas audiovisuales, con la particularidad de que hemos visto y oído a Churchill, en presencia casi real y humana, sentado en su despacho, con un inmenso puro en la mano, hablando y gesticulando con su propia voz y un rostro que mueve los labios, asombrosamente parecido al original.

Para los aficionados a la historia de la aviación,diremos que utilizando el metro londinense de la línea Northerm, dirección Edgware y en un recorrido desde el centro de Londres de unos 20 minutos, apeándose en la estación de Colindale, el museo queda a una distancia, que bien puede hacerse andando, llegando a la vista de unas impresionantes edificacioens y donde en la visita, dedicando una jornada completa de mañana y tarde, el tiempo nos quedará corto. Dispone tambien el museo de una tienda o shop, que ofrece exclusivamente productos relacionados con la aviación: montañas de libros, revistas, maquetas, insignias, cuadros, fotografías y objetos de toda clase. En la comida de mediodía, después de tanta sorpresa, puede reponer fuerzas en un restaurante destinado a los visitantes, con una calidad y precios muy aceptables.

Termino diciendo que, como es habitual en la Gran Bretaña, todo está cuidado con el máximo interés y decorado con gusto ex-



Fiat C.R.42 Falco.

quisito, haciendo constar que el recorrido se hace agradable, permitiendo hacer fotografías con luz artificial y brindando a los visitantes la posibilidad de descansar a través del recorrido en confortables sillones colocados escalonadamente.

Como detalle último se indica que los amantes del arte, pueden admirar una valiosa colección de pinturas y retratos de las más importantes personalidades de la época, temas de aviación, medallas, condecoraciones, uniformes, etc., y, como es habitual en la mayoría de naciones del mundo occidental, esta obra monumental e histórica ha sido una realidad, gracias a la iniciativa privada y a la generosidad de importantes mecenas y patrocinadores, entre los que se encuentra la Real Familia Británica. ■



Entrada al Museo de la Royal Air Force y Bomber Comand.

Messerschmitt Bf 109 E-3/B.

noticiario noticiario noticiario

EL ULTIMO VUELO DE UN "CISNE". Con la llegada a la Base Aeronaval de Jacksonville (Florida) del P3-A 22-25 del 221 Escuadrón de Fuerzas Aéreas del Ala 22 se iniciaba la entrega de los cuatro aviones P3-A en régimen de alquiler a la Navy de los EE.UU. La construcción de dicho avión, data de 1964, constando como fecha del primer vuelo en el 22 Escuadrón el 20 de septiembre de 1979, habiendo realizado sólo en el Ala 22 unas 5000 horas de vuelo en una multiplicidad de misiones. Al finalizar su último vuelo bajo pabellón español, la tripulación al mando del Comandante Heras posa al pie del avión.



DESTACADOS DEPORTISTAS EN LA BASE AEREA DE ZARAGOZA. Dentro del ciclo de conferencias que tiene programadas el RES (Recreo Educativo del Soldado) de la Base Aérea de Zaragoza y que subvenciona el Ministerio de Cultura, se celebró durante el mes de noviembre la correspondiente al tema "Juventud y Deporte" a la que estuvieron invitados como conferenciantes dos destacados deportistas de proyección local y nacional y categoría internacional: El futbolista Juan Señor y el jugador de baloncesto Fernando Arcega.

La asistencia al acto superó las previsiones y su repercusión dentro de la base fue importante, resultando insuficiente el aforo del salón de actos. En las conferencias, los invitados destacaron la importancia del fomento de la actividad deportiva a cualquier edad, haciendo especial énfasis en la conveniencia de adquirir hábitos deportivos desde la juventud. Asimismo resaltaron que con la práctica de esta actividad, de intensidad y duración adecuados a las características físicas y edad del practicante, puede conseguirse el equilibrio físico y psíquico tan importante para el desarrollo integral del individuo.

Como cierre se estableció un interesante coloquio en el que intervinieron tropa y profesionales presentes en el acto, a cuyo término Arcega y Señor fueron recibidos por el Jefe del Ala 31.

ENTREGA DE LOS TROFEOS DE SEGURIDAD DE VUELO 1989. La Base Aérea de Villanubla, fue protagonista el pasado 23 de noviembre del acto de entrega de los trofeos de Seguridad de Vuelo 1989, presidido por el Teniente General Ramón Fernández Sequeiros, Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire.



Precisamente ha sido el Ala 37, ubicada en la Base Aérea de Villanubla la ganadora del citado Trofeo, a cuyo coronel Raymundo González, le hizo entrega del mismo, el JEMA, quien entre otras cosas dijo:

"Soy consciente de vuestro esfuerzo y sacrificio por lograr una óptima utilización del material que tenéis asignado, evitando así que nada negativo pueda suceder a vuestros compañeros y a vosotros mismos. Pero la realidad nos dice con frecuencia que se producen demasiados accidentes y, por ello, es obligado crear una conciencia colectiva que los impida o limite, puesto que los accidentes no son fruto de la suerte o de la casualidad, sino que ses producen como consecuencia de una desgraciada sucesión de hechos.

No puedo olvidar en mi felicitación, a quienes por su especial dedicación a la Seguridad en Vuelo en áreas como la investigación de accidentes, la enseñanza, la información, la seguridad en tierra o el mantenimiento, han merecido un galardón personal y a los que, mereciéndolo por este mismo motivo, no han sido aún recompensados. A unos y a otros os animo a continuar en esta encomiable labor, para mantener una óptima operatividad del Ejército del Aire, y a contribuir así a mejorar la Defensa de España.

Gracias a todos".

A continuación se dio lectura de los ganadores del Trofeo a título individual que fueron los siguientes:

-Tte. Coronel (EA) José Domingo Matienzo López, del MALOG, con carácter extraordinario, por su dedicación a la Investigación de Accidentes y a la Enseñanza de Seguridad de Vuelo.

-Comandante (EA) Miguel Romero López, del Ala 31, por su labor al frente de la Seguridad de Vuelo en la B. A. de Zaragoza.

-Capitán (EA) Juan Bautista Pinilla Alemán, del Ala 12, por su dedicación a la Seguridad de Vuelo en su Unidad, colaborando eficazmente en la confección del Plan de Reacción y en la investigación de accidentes.

-Capitán (IA) Javier Quintana Trenor, del Ala 46, por sus trabajos en beneficio de la Seguridad en Tierra en la B. A. de Gando.

-Subteniente (EEMMA) Faustino Triana Antón, del Ala 37, por su trabajo y sacrificio en beneficio de la Seguridad de Vuelo de su Unidad.

Finalmente el Coronel Raymundo agradeció a todos los presentes su asistencia al acto y la distinción que correspondió a su Unidad.



noticiario noticiario noticiario

EFEMERIDES Y DISPOSICIONES

11/12.1.89 Ocho aviones "RF-4C" llegaron en vuelo a la B.A. de Torrejón procedentes de la B.A. de Louisville, Kentucke, por pilotos norteamericanos, para formar parte del 123 Escuadrón del Ala 12.

20.1.89 Se suprime de la uniformidad el ceñidor de gala, banda y cordón militar y la funda blanca de la gorra. Y de la guerra, en la modalidad "A", las trabillas y semicinturón; y en la modalidad "B", las trabillas. (O.M. 6/89).

26.1.89 Al Ala 15 cumple las 10.000 horas de vuelo en EF-18(C.15).

14.3.89 Se adscriben a la Subsecretaría de Defensa todos los establecimientos penitenciarios militares (O.M. 26/89).

5.4.89 La primera promoción del Cuerpo de Intendencia del Ejército del Aire, con la cual se creó la escala inicial del mismo, celebró sus "Bodas de Oro".

7.4.89 Se nombra JEFE DEL MACOM y de la 1ª Región Aérea al teniente general Gonzalo Gómez Bayo.

7.4.89 Se determina la estructura orgánica básica de Intervención General de la Defensa. (R.D. 351/89).

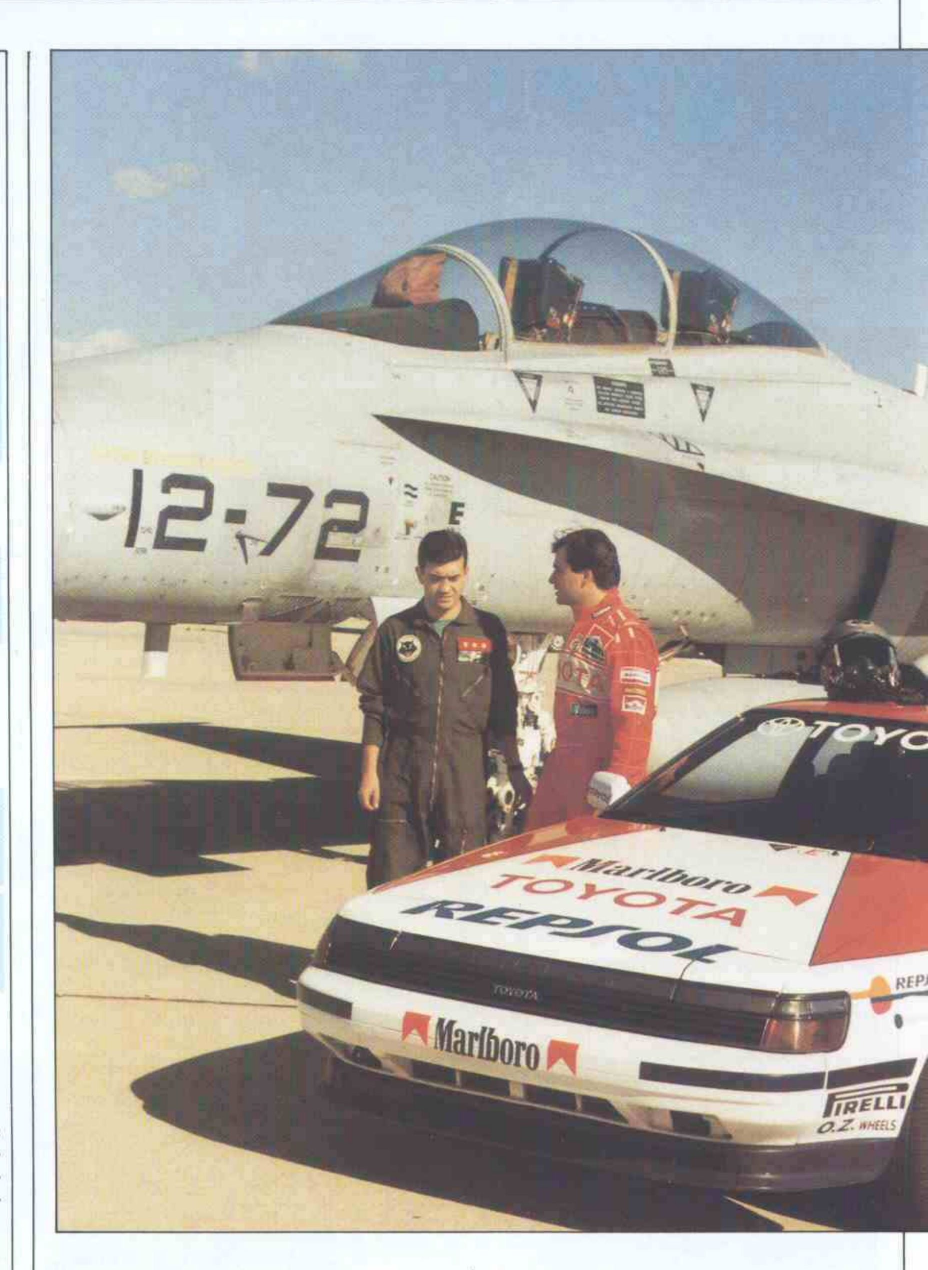
11.4.89 En el Cuartel General del Aire tiene lugar la 18ª reunión del Comité de Defensa Aérea de la OTAN.

11.4.89 En la Escuela Superior del Aire tiene lugar el "II Seminario Internacional de la Cátedra Kindelán" sobre el tema monográfico "Patrulla Marítima".

25.4.89 S.M. el Rey visita el "Ala nº 35" (B.A. de Getafe) y vuela en un avión "CN-235" (T-19).

1.5.89 Se incorporan al "Ala nº 12" (B.A. de Torrejón) los doce primeros aviones "EF-18".

8/11.5.89 Se celebró en la Escuela Superior del Aire la 11ª reunión del grupo de trabajo "Selección de Tripulaciones Aéreas del EURONATO TRAINING", al objeto de elaborar un método de selección de pilotos común para países de la OTAN.



RALLY SUPERSONICO. El Campeón del Mundo de Rallyes, Carlos Sainz, tuvo la oportunidad el día 2 de noviembre en la Base Aérea de Torrejón, de experimentar las emociones y sensaciones que produce la velocidad, pero esta vez en una nueva cabalgadura, un EF-18 del Ala 12. Durante cincuenta minutos el Campeón del Mundo se puso en manos del capitán Bengoechea y juntos volaron un vuelo en el que se alcanzaron cinco coma nueve ges y uno punto cero seis de Mach. A su término, Sainz calificó el vuelo como increíble e impresionante y aseguró a los periodistas que en ningún momento tuvo sensación de peligro. Se sintió seguro con el piloto y con el avión.

Tras efectuar una prueba de aceleración en la que su Toyota no pudo hacer nada frente a la potencia del EF-18, el campeón español recibió al término de la mañana de manos de su "piloto", enmarcada, una hoja del libro del avión que mostraba los cincuenta minutos de vuelo de su bautismo del aire.

noticiario noticiario noticiario



DONACION AL EJERCITO DEL AIRE. *Tras haber sido fallados los "Premios Ejército del Aire" correspondientes al año 1989, el brigada don Juan Pedro Aguilar Moreno, participante al mismo en la modalidad de pintura, hizo entrega al Ejército del Aire de su obra titulada "Factor Humano". El cuadro fué recepcionado por el General Jefe del Mando de Personal, don Antonio Barrón Montes, en su sencillo acto que tuvo lugar el dia 6 de noviembre.*



VISITA A LA ESCUELA DE TRANSMISIONES. *El día 6 de noviembre tuvo lugar en la Escuela de Transmisiones la visita de la "Asociación de Ocio y Cultura de la 3ª Edad" de Talavera de la Reina, quienes además de recorrer sus instalaciones se trasladaron al vecino Museo del Aire para apreciar de cerca la muestra aeronáutica que en él se exhibe.*

12.5.89 Se nombra jefe del MATRA y de la 3ª Región Aérea al teniente general Julio Canales Morales.

16.5.89 Se impone al Estandarte de la Escuela de Especialistas de León la Medalla de Oro de la provincia de León.

19.5.89 Sobre anotación y cancelación de notas desfavorables en documentación militar personal (R.D. 555/89).

19.5.89 Se crea el diploma de Especialista en Comunicación Social para jefes y oficiales de las Fuerzas Armadas (O.M. 44/89).

26.5.89 En la lonja principal del Cuartel General del Aire tuvo lugar el acto de arriado de la Bandera Nacional, como colofón a los actos de la Semana de las Fuerzas Armadas, en la región.

5.6.89 Tomó tierra en la B.A. de Talavera la Real el avión "Concorde" en vuelo procedente de París y patrocinado por la Caja de Ahorros de Badajoz.

6.6.89 Se nombra 2º jefe del E.M. del Aire al general de división Carlos Gómez Coll.

17.6.89 Fallece el teniente general Arturo Montel Touzet. Fue Subsecretario de Aviación Civil de 3.05.74 a 23.07.77.

23.6.89 Homenaje en Lalín (Pontevedra) al capitán Joaquín Loriga Taboada, célebre aviador del vuelo Madrid-Manila.

7.7.89 Imposición de la Corbata Honorífica del pueblo de Alcorcón al Estandarte de la Escuela de Transmisiones, como símbolo de unión entre el pueblo y el Ejército del Aire.

19.7.89 Regresa a la B.A. de Getafe, en un avión Hércules, el primer contingente del "Ala nº 35" que se había trasladado a Namibia.

19.7.89 Ley Reguladora del Régimen de Personal Militar Profesional (Ley 17/89).

27.7.89 Se integra en el "Ala nº 31" el 31 Grupo (T-10) y el 15 Grupo (C-16), bajo el mando del coronel jefe del "Ala nº 31". Se disuelve el "Ala nº 15" (C-01/89-DOR).

noticiario noticiario noticiario

28.7.89 Se regulan las normas de concesión de retiros voluntarios o renuncia a la condición militar de los jefes y oficiales del Ejército del Aire (O.M. 60/89).

30.7.89 Se incorpora al "45 Grupo de Fuerzas Aéreas" el segundo Boeing 707 (T-17).
Causan baja los aviones T-34A "Mentor" (E-17) de la A.G.A.

9.9.89 En el Aeropuerto de Santiago de Compostela se inaugura un monumento, construído con piedra de las cuatro provincias gallegas en memoria del accidente ocurrido hace un año a un "apagafuegos" en el que pereció toda la tripulación.

30.9.89 En un C-130H del "Ala nº 31" se trasladaron 12 Tm. de material de ayuda con destino a la misión de Agustinas en Tanzania, sobrevolando 14 países.

4/5.10.89 El contingente español de "cascos azules" recibió en Namibia, la visita del Ministro de Defensa y del Jefe del E.M. del Aire.

6.10.89 Se desarrolla la estructura básica de los Ejércitos (R.D. 1207/89; BOD nº 192).

12.10.89 Se celebra el ejercicio "Canarex" con aviones "T-10" del Ala nº 31, interviniendo en el despliegue aerotransportado de 600 hombres y material de la BRIPAC entre la península y las Islas Canarias.

12.10.89 Los miembros del contingente español destacados en Namibia, celebraron el Día de España en Namibia.

14/15.10.89 Se celebra en la B.A.de Málaga el Campeonato de España de Maquetas y radio control, clasificatorio para el mundial de Polonia.

3.11.89 En la Base Aérea de Torrejón de Ardoz se celebró las 30.000 horas de vuelo de la Agrupación de Helicópteros de la Guardia Civil.

9.11.89 S.M. el Rey visita la Maestranza Aérea de Albacete, dentro del ciclo de visitas que con carácter periódico realiza S.M.

13.11.89 El Jefe de la 3ª Región Aérea y del MATRA, teniente general Canales Morales visita el destacamento del Ala nº 35 en Guinea Ecuatorial al cumplirse el Xº Aniversario de su creación.



VISITAS DEL GENERAL JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL EJERCITO DEL AIRE. En el último trimestre de 1990 el General Jefe del Estado Mayor.del Ejército del Aire, don Ramón Fernández Sequeiros visitó el Ala 12 del Mando Aéreo de Combate y el Mando Aéreo de Transporte en la Base Aérea de Zaragoza.

El día 14 de septiembre se trasladó al Ala 12 en la Base Aérea de Torrejón donde después de asistir a un briefing con los Oficiales de la Unidad, efectuó un vuelo de una hora y ocho minutos en un avión F-18. Al término del mismo mantuvo un coloquio con los Oficiales Superiores, Oficiales y Suboficiales destinados en la Base Aérea de Torrejón.

El día 8 de noviembre efectuó una visita a la Base Aérea de Zaragoza, en la que, además de recorrer varias instalaciones del Ala 31, celebró una reunión coloquio con representantes del Estado Mayor y con Jefes de unidades de Mando Aéreo de Transporte.



RESUMEN ACTIVIDADES ESCUADRON 123 B.A. DE TORREJON



1990 ha sido el segundo año de existencia del Escuadrón 123 de Reconcocimiento aéreo. Durante este año la unidad ha realizado casi mil horas de vuelo de las cuales una tercera parte ha correspondido a material C-12 (F-4C) y el resto a material CR-12 (RF-4C). A mediados de julio se producía el relevo de los operadores de armas procedentes de la Escala de Complemento por los nuevos pertenecientes a la Escala de Tropas y Servicios, no produciéndose ningún cambio a lo largo del año entre los pilotos de la Unidad.

El Escuadrón ha participado en ejercicios como los "Neptuno", "Júpiter" y "Pood Deck", así como en diversos destacamentos de remolque de dardo para tiro aire-aire u homologación de nuevo armamento. En septiembre la Unidad se desplazó a la Base Aérea de Brengartem dentro del programa de intercambio de escuadrones de la OTAN, siendo sus anfitriones la Aufklärungsgeshwader 51 de la Luftwaffe. Varios pilotos han viajado a distintas naciones con el fin de evaluar la posibilidad de cooperación con otras Fuerzas Aéreas en el campo del entrenamiento en simulador o en distintos programas de modernización del material CR-12; así una tripulación viajó en abril a la Base Aérea de Leck con el fin de conocer su simulador de vuelo, mientras que un piloto de la Unidad se desplazaba en septiembre a Reno (Nevada) con el fin de volar en aviones RF-4C dotados de nueva aviónica.

Desgraciadamente no todo ha sido positivo para el Escuadrón durante el pasado año pues a partir del mes de agosto y coincidiendo con el fin de los vuelos de los C-12 se produjo una caída preocupante de la operatividad de la Unidad debida a graves problemas en el mantenimiento de los CR-12, lo que ha supuesto que las horas de vuelo realizadas por las tripulaciones hayan sido escasas. De cualquier forma el optimismo que ha reinado en el Escuadrón 123 desde su creación, hace ahora dos años, nos permite mirar al futuro con ilusión y esperar que en el transcurso del nuevo año se solucionen todos los problemas que hasta ahora hemos encontrado.

24.11.89 La Maestranza Aérea de Albacete celebra el cincuentenario de su creación, que tuvo efecto por Decreto de 24 de noviembre de 1939.

En la Base Aérea de Reus, Escuela de Suboficiales, se bendijo e inauguró el monumento a los caídos, en un acto presidido por el Jefe del Sector Aéreo de Barcelona, general Jose Luis Barroso.

1.12.89 Se adiciona una disposición transitoria en el R.D. 20/88, sobre Prestación Social de los objetores de conciencia (R.D. 1442/89; BOD 234).

14.12.89 El destacamento del SAR en La Coruña rescató 17 tripulantes del pesquero español "Mariscador" que estaba a 120 MN de la costa.

15.12.89 Fallece el teniente general, en situación de reserva, Isidoro López de Haro y Pérez-Musol, cuyo último mando fue en MAMAT.

24.12.89 El destacamento del SAR en La Coruña rescató 14 tripulantes del carguero rumano "Topoloveni" a 11 MN. al Sur de Cabo Finisterre.

23.1.90 El 45 Grupo cumple las 50.000 horas de vuelo durante el trayecto de Barcelona a Madrid, yendo a bordo SAR el Príncipe de Asturias.

26.1.90 En el Salón de Honor del C.G. del Aire tuvo lugar la entrega de premios a los galardonados con los Premios Ejército del Aire 1989. En el mismo acto se impusieron las condecoraciones concedidas con motivo de la Pascua Militar.

4/11.2.90 Se celebran los actos conmemorativos al 50º aniversario de la creación del equipo de futbol "Atlético de Aviación".

9.2.90 Se modifica el art. 2º del R.D. 1875/84, estableciendo la composición de la Comisión Interministerial de Política Aérea Internacional (R.D. 0176/90; BOD nº 33).

2.3.90 SS.MM. los Reyes y el Príncipe de Asturias asisten en la Zona Militar de Barajas para felicitar a los componentes del "45 Grupo" por haber alcanzado las 50.000 horas de vuelo, desde su creación en 1956.

noticiario noticiario noticiario

8.3.90 SS.MM. las Reyes visitan la Base Aérea de Gando, recorriendo todas sus instalaciones, concluyendo con la visita al Grupo de Alerta y Control.

8.3.90 El Ala nº 22 participó con aviones "P-3A" (Orión) en el Ejercicio NATO "Dog Fish-90", con la participación de Francia, Italia, Holanda, Reino Unido y Estados Unidos. Los aviones del Ala nº 22 realizaron ocho misiones con más de ochenta horas de vuelo, obteniendo siete contactos submarinos.

28.3.90 Se lleva a cabo en el Aeródromo Militar de Tablada el último vuelo como consecuencia de conceder al Ministerio de Defensa el terreno del campo de vuelo al Ayuntamiento de Sevilla para la construcción de la Ronda Sur. Se cumplían 80 años que había tenido lugar el primer vuelo.

3.4.90 Los aviones "C-101" de la Academia General del Aire cumplen las 75.000 horas de vuelo.

6.4.90 Los aviones "Mirage III" del Ala nº 11 de la Base Aérea de Manises alcanzan las 75.000 horas de vuelo.

6.4.90 Los ministros de Defensa y Asuntos Exteriores, junto con el Jefe de E.M. del Aire y del Jefe del MATRA reciben y saludan a los miembros del E.M. de la UNTAG al comandante jefe del Cuerpo Aéreo de Transporte y Tripulaciones. Se lee la Orden por la que se concede la Corbata de la Orden de Isabel la Católica al Ala y es impuesta al estandarte del "Ala nº 35".

22/28.4.90 El Ala nº 31 transporta a la BRILAC del Ejército de Tierra desde los aeropuertos de Vigo y Asturias a sus asentamientos en Baleares. En total 100 Land-Rover, 20 remolques y 1300 hombres.

4.5.90 Se aprueba el Reglamento de Ingreso en los Centros Docentes Militares de Formación y Acceso a la condición militar de empleo (R.D. 0562/90; BOD nº 91).

18.5.90 Se nombra jefe del Estado Mayor del Aire al teniente general Ramón Fernández Sequeiros (R.D. 635/90; BOD nº 101).



VISITA DEL GENERAL JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL AIRE AL MANDO AÉREO DE CANARIAS. El día 3 de diciembre llegó a la Base Aérea del Gando en su primera visita oficial al MACAN, el Teniente General Jefe de Estado Mayor del Aire, don Ramón Fernández Sequeiros.

A su llegada a la base fue recibido por el General Jefe del Mando Aéreo de Canarias y una comisión de Jefes de las Unidades Aéreas del Estado Mayor y principales organismos, con quienes departió sobre las principales líneas de acción y actividades del Ejército del Aire en el Archipiélago Canario, efectuando a continuación una detallada visita a las instalaciones utilizadas en la Base Aérea de Gando.





UNA DOCENA, OCHO DECENAS, TRES CENTENAS: UN AÑO MÁS PARA LOS HÉRCULES DEL ALA 31

FRANCISCO NUÑEZ ARCOS
Brigada de Aviación
Fotos del autor

LOS AVIONES Y SUS TRIPULACIONES

Un año, trescientos sesenta y cinco días transcurridos inexcusablemente para todos; pero pocos pueden referir que los han vivido con la intensidad que lo hemos hecho los integrantes del Grupo 31 del Ala nº 31. Nuestra presencia se hizo patente en lugares del planeta al este y al oeste de Grenwich tan distantes como Namibia y Canadá, Sierra Leona y Jordania, Irán y Guinea o Turquía y Estados Unidos de América, con misiones de distintas características, destacando especialmente las de tipo humanitario: puente aéreo Amman-El Cairo, evacuación de Liberia/Sierra Leona, Irán, aerotransporte de deportistas minusválidos a su Olimpiada, etc.etc. También nos movimos, volando, por toda la geografía nacional, de una forma intensa, sin tener en cuenta laborables o festivos, ni sujetos a un horario fijo, siempre dispuestos a iniciar la misión ordenada, cumpliendo además, rigurosamente, con todas las otras obligaciones que son inherentes a nuestra condición profesional como militares de carrera que somos; jefes de semana, capitanes de día, comandantes de la guardia, oficiales de mantenimiento, oficiales o suboficiales de


Una docena de aviones integran el Grupo 31.

18.5.90 Se modifica el D.R. que determina la estructura orgánica del Ministerio de Defensa (R.D. 0619/90; BOD nº 100).

Se unifica el control de circulación aérea en el área terminal de Zaragoza (R.D. 0693/90: BOD nº 113).

24/25/ 26.5.90 En el Club Deportivo de la Dehesa Militar (Madrid) se celebró el "IV Campeonato Militar de España para Perros Policía". Por el Ejército del Aire participó la Escuela de Adiestradores, compitiendo con las Escuelas de Perros de la Guardia Civil, Ejército de Tierra, Armada y Guardia Real. La Escuela del Ejército del Aire obtuvo tres primeros premios y dos segundos.

25.5.90 Se celebra en la Base Aérea de Talavera la Real, el Día de las Fuerzas Armadas, en un acto presidido por SS.MM. los Reyes de España.

13.6.90 Se inaugura en el "Ala nº 11" de la Base Aérea de Manises, el edificio del "Centro Informático".

15.6.90 Se regulan las Agregadurías de Defensa (R.D. 0757/90; BOD nº 121).

3.7.90 Es devuelto a la US Navy el avión "P-3A" (22-25) del Ala nº 22, de los cuatro que disponía el Ejército del Aire en régimen de alquiler.

28.8.90 La Escuadrilla de Apoyo al Transporte Aéreo Militar (E.A. T.A.M.) realizaba el lanzamiento número 10.000.

31.8.90 Fallece el teniente general, en situación de reserva, Angel Seibane Cagide, a los 79 años. Fue jefe del MAMAT y de la 3ª Región Aérea y del MATRA.

13.9.90 El pueblo de Villatobas, con su alcalde, rinde homenaje a los caídos del Ejército del Aire en el EVA nº 2.

14.9.90 El jefe del E.M. del Aire, teniente general Fernández Sequeiros, visitó el Ala nº 12 y voló en el "F-18" biplaza.

20.9.90 Se aprueba la instrucción para la redacción de acta de definición de necesidades de obras y ficha técnica (Resolución 59/90; BOD nº 205).

11.10.90 Sobre concesiones de pensiones e indemnizaciones a quienes presten el Servicio Militar y a los alumnos de los centro docentes militares (R.D. 1234/90: BOD nº 204).

16.10.90 Fallece en acto de servicio a bordo de un "F-1" de la Base Aérea de Albacete, "Ala nº 14" el comandante Faustino José Martínez Luna.

Sobre dotaciones presupuestarias para inversiones y sostenimiento de las Fuerzas Armadas (Ley 0009/90; BOD nº 204).

18.10.90 Fallece el teniente general, en situación de reserva, Fernando Martínez Vara de Rey Córdoba-Benavente.

8.11.90 Se aprueba el Reglamento General de adquisición y pérdida de la condición militar y situaciones administrativas de personal militar profesional (R.D. 1385/90; BOD nº 224).

Delegación de facultades de Autoridades del Organo Central de Defensa, en materia de contratación administrativa (O.M. 0075/90; BOD nº 228).

servicio interior, suboficiales de transeúntes, tripulaciones de alarma, comisiones, visitas, son algunas de las otras cosas que, como el resto de los profesionales del Ala 31, hacemos los que nos encuadramos en el Grupo 31. Es raro que no hayamos visitado alguna de las bases o aeropuertos nacionales en los que las características de la pista permita el aterrizaje de un Hércules: Almería, Coruña, Ibiza, Rota, Valencia, Torrejón, Pamplona, Gando, Morón, Palma, Murcia o Valladolid son para nosotros algo más que familiar.



Ocho decenas de hombres componen los equipos de las tripulaciones.



Mantenimiento investiga, analiza y resuelve cualquier avería del avión T-10 Hércules.

EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO Y LA TROPA

Pero la docena de aviones que componen el Grupo junto con las ocho decenas que son los equipos que forman las tripulaciones, no serían nada, no podrían desarrollar su labor sin el inestimable apoyo que suponen las tres centenas de hombres que componen el Escuadrón de Mantenimiento: sus profesionales están siempre dispuestos a investigar, analizar y resolver, con eficacia acreditada, cualquier avería que pueda presentarse durante el funcionamiento o revisión del complejo entramado técnico que es el avión T-10. Su profesionalidad y entrega están fuera de cualquier tipo de dudas.

Una justa mención a la tropa, los soldados de reemplazo, que son un importante apoyo en cada uno de los destinos que les han sido asignados en el Grupo; aportando su colaboración y experiencia, desinteresada y eficaz, ilusionada y agradecida, consiguen que el funcionamiento de la Unidad sea más fácil y fluído.

Un año más ha concluído para el Ala 31, ya estamos inmersos en los primeros compases de 1991. ¿Qué nos depararán los trescientos y pico días que aún nos faltan para completarlo? Esperamos poder contarlo desde éstas mismas páginas, en la frontera del 1992.

CUADRO-RESUMEN DE LAS ACTIVIDADES DEL GRUPO 31 AÑO 1990

MISIONES EFECTUADAS	755
HORAS DE VUELO	4170
PASAJEROS TRANSPORTADOS	26.544
CARGA TRANSPORTADA	4.041.924
PARACAIDISTAS LANZADOS	10.008
CARGAS LANZADAS	533/375.285
LITROS REABASTECIDOS EN VUELO	477.558

EL EQUIPO DE LA 3ª REGIÓN AÈREA CAMPEÓN DEL XXVII TROFEO DEL EJÉRCITO DEL AIRE

Cuando han finalizado todas las Fases en las que se integran las distintas pruebas deportivas y militares que comprenden el Trofeo organizado cada año por el Ejército del Aire, el equipo de la 3ª Región Aérea se ha proclamado campeón y ganador de la edición 1990.

El citado Trofeo se adjudica al equipo de la Región que suma la mayor puntuación al computarse los resultados obtenidos en el conjunto de pruebas.

El equipo de la 3ª Región Aérea comenzó su andadura en la competición nacional de Campo a Través celebrada en El Ferrol en el mes de febrero, donde consiguió el subcampeonato en las pruebas de cross Corto y Largo respectivamente. Con posterioridad, en el mes de marzo, el equipo de relevos de la prueba de Orientación alcanzaría el 2º puesto en el podio de esta modalidad celebrada en Murcia. Un campeonato individual y por parejas sería el resultado obtenido en la competición de Pelota a mano, que se complementaría con el 4º puesto en Patrullas Militares y un 6º en Judo, celebrados en Cuatro Vientos (Madrid). En la 4ª y última de las Fases, celebrada en Albacete, los equipos de la Región obtuvieron el primer puesto en Esgrima, la plata en Baloncesto y el tercer lugar en individual y parejas de Tenis. Los sextos puestos en Balonmano y Voleibol aportarían los puntos necesarios para que en el cómputo final el equipo de la Región se haya proclamado Campeón del Trofeo "Pruebas Militares" y subcampeón del Trofeo "Pruebas Deportivas".

La suma de los puntos obtenidos en ambos Trofeos adjudican el XXVII Trofeo Ejército del Aire a la Tercera Región Aérea, con solo tres puntos de diferencia sobre el segundo clasificado, el equipo de la 1ª Región Aérea. Los equipos que optan por este trofeo son seis, dos de la 1ª Región Aérea, dos de la 2ª R.A., la 3ª R.A. y la Zona Aérea de Canarias.



Como todos los años, la edición 1991 del Trofeo Ejército del Aire inicia su andadura deportiva hacia la mitad del mes de febrero, en tierras malagueñas, con las pruebas de Campo a Través.

noticiario noticiario noticiario

ENTREGA DE DIPLOMAS



El día 20 de diciembre, bajo la presidencia de S.M. el Rey, tuvo lugar en el Salón de Honor del Cuartel General del Ejército del Aire el acto de entrega de Diplomas a los componentes de la 47 Promoción de Estado Mayor del Aire. Al número uno Comandante Carlos Sánchez Barriego le fue impuesta la Cruz del Mérito Aeronáutico por S.M. el Rey.



Los componentes de la 47 promoción de Estado Mayor con S.M. el Rey.

IN MEMORIAM

Comandante Don Faustino José Martínez Luna, fallecido en accidente de F-1 en Albacete el 15 de octubre de 1990.





Cabo 1º Don Miguel Rodriguez Lucas, fallecido en accidente de salto paracaidista en Villanubla el 3 de abril de 1990.

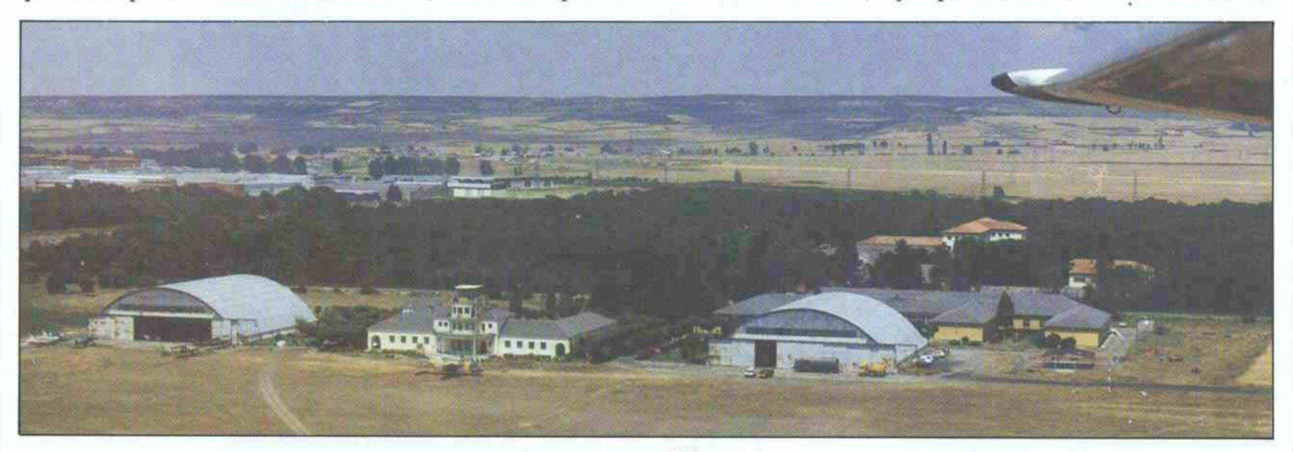


Vista aérea de Villafría.

El vuelo a vela en el Ejército del Aire

FERNANDO LOMBO MORUNO
JOSE BAÑUELOS LEON

Posiblemente, mucha gente no conozca todavía lo que es Villafría y, más aún, puede que no sepa ni dónde se encuentra. Por ese motivo, los que hemos tenido la suerte de pasar por allí, decidimos hacer una entrevista al que durante un mes fue nuestro Jefe de Escuela e Instructor, el Tcol. D. Javier Guisández, y de este modo dar a conocer lo que para muchos de nosotros fue



Hangares y Torre del Aeródromo.

la realización de nuestro sueño. Así que sin más preambulos, "procedamos" a la entrevista.

-¿Qué es Villafria?

– Desde primeros de los "80", se viene celebrando en el Aeródromo Militar de Villafría/Burgos, generalmente durante el mes de julio, lo que se conoce como Campamento Juvenil de Actividades Aeronáuticas.

-¿Qué tipo de actividades se desarrollan?

– Sin que hayamos "cerrado la puerta" a otros deportes, como pueden ser: "ultraligeros", "ascensión en globo", "ala delta", "parapente" o, incluso "vuelo con motor", tradicionalmente nos hemos circunscrito al: "Aeromodelismo", "paracaidismo" y "Vuelo sin motor o a vela".

-¿Cómo está organizado el campamento?

La verdad es que al emplear la palabra campamento, quizás nos pueda inducir a pensar en tiendas de campaña, reuniones alrededor de una hoguera, etc. En este caso, yo diría que la organización es muy funcional y profesional: Con un Jefe de campamento, cargo que recae en el Jefe del Aeródromo Militar y tres Jefes más, dos de las actividades de "paracaidismo y aeromodelismo" y otro de "la Escuela de Vuelo sin motor".

A esta organización "operativa , se la dota de dos tipos de relaciones, que podríamos llamarlas "de apoyo" y "técnicas". Las primeras con el Mando Logístico a través de su Sección de Gestión, y con el Mando de Personal a través de la Acción Social; otro tanto sucede con el Ministerio de Transportes, a través del Servicio de Aviación General y Deportiva y de las Escuelas de Ocaña y Monflorite.

Las relaciones "técnicas", no menos importantes, se llevan directamente con las Maestranzas Aéreas.

¿Por qué ese distingo entre Actividad y Escuela?

-En realidad , sólo es un matiz burocrático pues como vosotros sabeis, para que se puedan otorgar títulos se Vuelo sin motor, es necesaria la existencia de un Escuela Oficial reconocida, aunque como en este caso , lo sea de manera temporal exclusivamente durante el mes de julio.



XI Promoción de V. S. M.

-¿Quién crees tu que debería solicitar su asistencia al campamento?

Yo diría que todo aquel que tenga afición por lo aeronáutico. Como habeis podido constatar, la vida en el campamento además de alegre y atractiva es dura y en ocasiones abnegada. Por esta razón, si los motivos que nos han acercado a estas actividades no nos atraen, quizás debiéramos entregar nuestra afición a otro tipo de deportes.

-¿Cuáles crees tú que son las ventajas e inconvenientes de Villafría/Burgos?

La mayor parte de las ventajas las encontramos en aspectos indirectamente relacionados con las actividades y las podríamos concretar en la agradable acogida que la ciudad de Burgos y el pueblo de Villafría nos tributa anualmente; la reducida densidad de tráfico aéreo en las altitudes hipotecadas, la infraestructura del Aeródromo y, como no, el sabor tradicional que para muchos padres de asistentes tiene Villafría, pues no debemos olvidar que para un elevado porcentaje de alumnos, sus padres, como universitarios, cumplieron una parte de su servicio militar en Villafría.

Respecto a los inconvenientes, quizás convenga destacar el que las condiciones meteorológicas que habitualmente ofrecen este Aeródromo con sus aledaños, no son los más apropiados para un vuelo a vela permanente, veloz y distante.

-¿Cómo son las relaciones con Aviación Civil?

Desde el punto de vista del Vuelo sin motor , yo diría que excelentes, no sólo en el campo burocrático y funcional, sino también en el personal.

Como es natural, nosotros les pedimos más medios que los que habitualmente nos dan, pero el apoyo y las facilidades burocráticas que de ellos recibimos, yo di-

Cambio de tripulación.

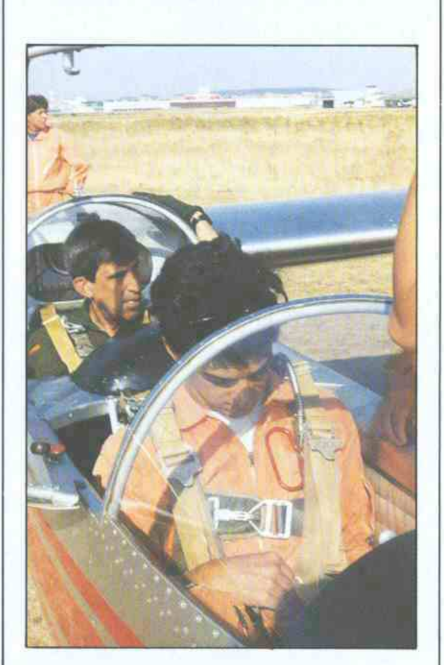
ría que son claves para el desarrollo del curso.

¿Qué le pedirías a Acción Social para Villafría?

Bueno, soy consciente de que Acción Social realiza todos los años un esfuerzo para mejorar el desarrollo del Campamento y vosotros mismos habeis podido deducirlo al hablar con alumnos de otros años. De todas maneras, y ya dentro del campo de Vuelo sin motor, haría hincapié en las ventajas que reportaría el disponer de medios aéreos propios.

¿Sería posible la formación de uno o varios Clubs de Vuelo sin motor dentro del Ejército del Aire?

Yo diría que no sólo posible, sino efectivo. Posible, porque conjuntando el esfuerzo del Ministerio de Tranporte, así como la aportación de pilotos y algunos medios propios del Ejército del Aire, se podrían construir 2 ó 3 Clubs. Efectivo, porque no sólo potenciaría la difusión aeronáutica en segmentos de la población que de otra manera les iba a resultar más dificil, sino que además, por situarse dentro de ambientes muy aéreos, la utilización y, como consecuencia, el rendimiento de los medios sería muy elevado. ¿Quién y cómo se imparten los cursos de V.S.M.?



Momento anterior.

– En Villafría, como sabeis, existe un Jefe de Escuela, varios Instructores y otros pilotos-remolcadores. Todos son pilotos con todas las necesarias licencias en vigor y pertenecientes al Ejército del Aire.

Los cursos tienen una fase teórica y otra práctica, ambas fases se desarollan diaria y conjuntamente y finalizan con una evaluación por escrito, que se remite a Aviación Civil y otra en vuelo, que posibilita el que el alumno salga "solo".

¿Qué lugar ocupa Villafría entre las Escuelas de V.S.M. en España?

-En realidad es la tercera, pues por antigüedad, número de alumnos, número de vuelos, ho-



Instructor y alumnos.

ras voladas y días lectivos, no cabe duda de que ocupamos el tercer puesto.

Otra lectura, podría ser que Villafría en un mes de actividad alcance un 15 % de los remolques con un 10% de los alumnos.

Estas cifras, como es natural, no constituyen un mérito exclusivo de alumnos, instructores y pilotos-remolcadoes, sino que se consiguen gracias al apoyo prestado por todo el equipo de Mantenimiento y por Aviación Civil.

¿Cuáles crees tu que deben ser los medios personales y materiales con los que debe contar el curso?

En lo referente a personal, creo que el equipo de mantenimiento es suficiente y que con 10 instructores capaces a su vez de remolcar, siempre que no exista modificación en el número de alumnos, se podría desarrollar el cometido asignado.

Con respecto al material, la experiencia nos dice que una avería por cada módulo de 4 veleros es lo habitual, por esta razón 9 deberían ser los veleros con los que se puede iniciar el Curso.

Por otro lado, y debido a que los aviones de remolque "entran" uno a diario en revisión, deberían ser 5 los asignados al Curso.

¿Cómo influye la presencia de chicas en el Curso?

Vosotros lo sabeis mejor que yo, pues desde el punto de vista del vuelo no existen diferencias ni en cuanto al aprendizaje ni en cuanto a los trabajos en tierra. Por otro lado, por lo que he podido observar, su presencia completa de una manera sana y agradable el ambiente de compañerismo y aeronáutico que allí existe.

¿Qué ambiente reina en el Curso?

Un poco y lo hemos comentado en la anterior pregunta, quizás convendría resaltar el que todos los que allí vamos tenemos en común nuestra afición al vuelo y eso, como habeis podido comprobar, no sólo os ha acercado a grupos de amigos iniciales, sino que además se han consolidado estas y otras amistades que se prolongan más alla del Curso.

¿Qué les recomendarías a los que desean asistir al Curso de Vuelo sin motor?

Que mantengan su afición leyendo y comentando este tipo de deporte y que no se desmoralicen



Tensando.

si en alguna ocasión no han sido seleccionados, por el contrario que se acerquen a otras actividades no menos importantes y ligadas al V.S.M., como pueden ser Aeromodelismo y Paracaidismo.

-Este año hemos podido observar en Villafría la presencia de un motovelero. ¿Cuál es su función?

Sí, el problema ha sido que hemos dispuesto de él cuando ya estábais todos "sueltos". Pero el motovelero puede ser muy eficaz para aquellos alumnos que se "despistan" espacialmente o que no "ven tierra", y para los "vuelos de divulgación".

Nosotros ya lo sabemos, pero ¿podrias explicar en qué consisten los "vuelos de divulgación"?.

Es una práctica habitual en todas las Escuelas de Vuelo sin motor del mundo y tienen una doble finalidad: por un lado, difundir o divulgar la práctica de este deporte y, por otro, corresponder a aquellas personas que con su esfuerzo o su autorización posibilitan el desarrollo del mismo (Autoridades civiles y militares, representantes de Organismos públicos o empresariales, etc.).

Y, después de Villafría ¿qué?.

En el plano afectivo, ya lo estais viendo en esas reuniones periódicas que teneis en Madrid, y en el aeronáutico podeis continuar con vuestros vuelos, bien a través de los cursos de "perfeccionamiento" y "entrenamiento" en las Escuelas Oficiales de Ocaña, Monflorite y la mismo Villafría o en los Clubs de V.S.M. de Fuentemilanos, Clavileño, Loreto, Nimbus, Cierva Codorníu, Mora, Guadalajara, Barcelona y Lérida.

Con la esperanza de que esta "charla amistosa" os haya servido para algo, no queremos terminarla sin expresar desde aquí, tanto en nuestro nombre como en el de todos los compañeros, el más sincero agradecimiento a los instructores, estamentos e instituciones (Aviación Civil, Acción Social y, en general, a todo el Ejército del Aire), que hacen posible la realización del Campamento.

Confiamos en que todos aquellos que no conocían Villafría, sepan desde ahora lo que es y significa para los que por allí hemos pasado. Esperamos, también, que a los que asistan en próximos años, les quede tan buen recuerdo como el que nosotros guardamos. ■

Escuela de vuelo sin motor de Monflorite Cincuenta aniversario

(1940 – 1990)

J.V.G.

La primera vez que había subido aquella estrecha y serpenteante carretera había sido un día de julio de ... Si, hacía 32 años, en la caja de un viejo y casi asmático camión Ford, trepábamos por aquellas cuestas 18 ó 20 muchachos unidos por una sola ilusión : volar.

Los viejos edificios de la Escuela, los hangares, las pistas, los casi infinitos horizintes de carrascas, laderones y llanadas; todo seguía igual, ¿todo?, ¡todo!, para hacer más real la ilusión allí, junto a la pista, un viejo Baby reclinaba en tierra su plano derecho, como esperando que lo enganchasen a la Cigüeña para salir al aire.

Monflorite, la vieja y querida Escuela de Vuelo Sin Motor se había engalanado para que alguno de los que allí habíamos empezado a volar, y casi todos los que nos habían enseñado a hacerlo, celebrásemos juntos su cincuenta cumpleaños.

Las laderas de Monflorite van ligadas, prácticamente desde sus comienzos, a la historia del Vuelo Sin Motor en España.

En el año 1930 el Capitán Mas de Gaminde y el Suboficial Albarrán realizan en Alemania los que, probablemente, serán los primeros títulos "C" españoles.

A partir de entonces los aficionados a este deporte carecerán prácticamente de todo... menos de entusiasmo.

En Cataluña se comienza a volar en la playa de Castelldefels, en



Línea de salida de los participantes del XXI Campeonato de Vuelo a Vela en 1989.

Madrid en Retamares y la Marañosa, en Oviedo, Segovia, Huesca, en casi todas partes prende la afición y nacen los primeros Clubs. El Aeropopular de Madrid y la Escuela de Ingenieros Industriales construyen un planeador y un velero según diseños de Corbella y Maluquer respectivamente. El 11 de abril de 1932, Albarrán despega remolcado de Cuatro Vientos, soltándose sobre el pequeño pueblo de Barajas, en cuya vertical permanece una hora y doce minutos ; constituye el primer vuelo remolcado y el primer vuelo a térmica que se realiza en España.

Un mes más tarde Albarrán fallece en Granada en un accidente de velero.

En 1933 el Teniente Ordovás y el Suboficial Peñafiel realizan los cursos en la Wasserkuppe alemana; en diciembre Peñafiel prueba el velero Espenlaub 32, construído por los socios del Aeroclub de Huesca, volando sobre la ladera de Monflorite.

A partir de ese momento el nombre de Monflorite aparecerá unido, casi permanentemente a todas las efemérides del volovelismo español.

Sobre las laderas de Monflorite se baten las primeras marcas españolas de permanencia en aire; en el 34 Ordovás, con el velero "Profesor", se mantiene dos horas cincuenta y un minutos; Izquierdo, del Aeroclub de Huesca, en diciembre del 35 consigue cinco horas trece minutos.

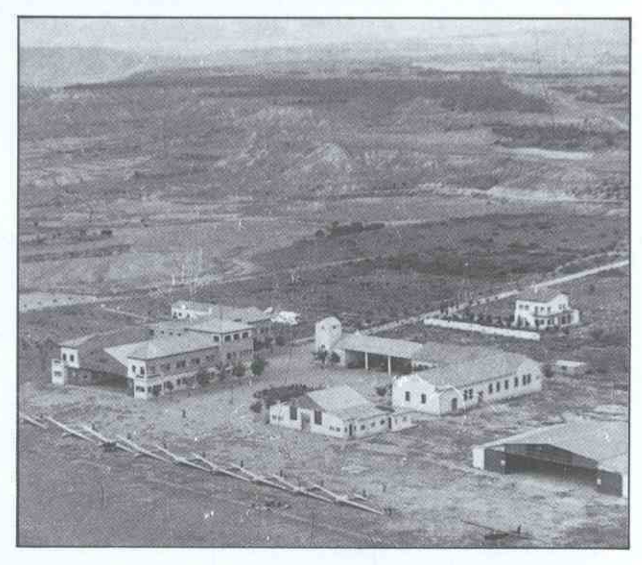
Y es en Monflorite, en abril de 1935, donde se celebra, organizada por el Aeroclub de Huesca, la Primera Semana del Vuelo Sin Motor.

Terminada la Guerra Civil, en 1940 se crea, en los terrenos del Aeroclub de Huesca, la Escuela de Vuelo Sin Motor de Monflorite, nombrándose Jefe de la misma al entonces capitán Peñafiel.

Y sigue Monflorite ligada a la relación de records españoles de



Año 1934. Primeras actividades en Monflorite.





La Escuela en la década de los 40.

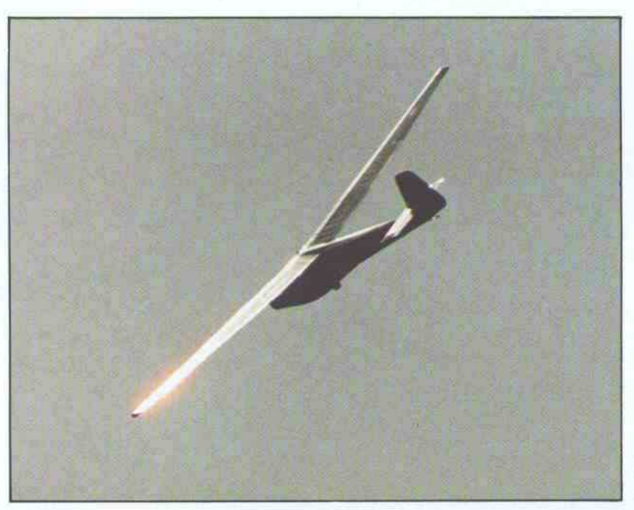




Las edificaciones de la Escuela durante la remodelación efectuada en 1987.



Los veteranos profesores con uno de sus alumnos el teniente general Canales.



Velero Spate en el cielo de Monflorite.

vuelo a vela. En julio del 41 Miguel Tauler establece la marca de permanencia en seis horas un minuto; en octubre del mismo año, Sevillano, con un Kranich II, la eleva a once horas veinticuatro minutos; en el 42 Salinas y Ramos, cada uno en un Baby, permanecen en el aire quince horas treinta y siete minutos... y así hasta que los días 27 y 29 de abril de 1945 Juez, en un "Wehie", permanece sobre Monflorite cincuenta y dos horas treinta y seis minutos, batiendo la marca mundial de permanencia y la nacional de altura con 6.295 mts.

Las marcas de distancia evolucionan de forma similar; en 1941 Gutierrez lo establece en 90 Kms., en el 43 Sevillano vuela desde Monflorite a Castellón, 240 Kms. y en el 48 Ara despega de Monflorite y toma tierra en Barajas , 321 kms.

Pero la historia de Monflorite no es solo la relación casi continua de records batidos que trascendían a la prensa; la historia de Monflorite es, sobre todo, la de un grupo de hombres que, enamorados del vuelo, dedicaron su vida a la difusión y enseñanza del vuelo a vela entre la juventud española. Muchos de los altos Jefes y de los pilotos que ahora vuelan en las Unidades de Combate de nuestro Ejército del Aire, o de los Comandantes de los aviones de nuestras líneas aéreas, aprendieron de ellos lo que era el aire y ahora lucen orgullosos sobre sus uniformes o en sus solapas los tres pájaros blancos sobre fondo azul.

El día era radiante. A las 11:30 dos Blanik remolcados por la vieja Dornier, heredera de aquella desgarbada Cigüeña de nuestros tiempos, despegan juntos iniciando la exhibición aérea.

Desde aquel momento , y hasta las 13:00 , el cielo de Monflorite fue el marco en el que evolucionaron veleros, paracaidistas del Paraclub de Aragón, aviones acrobáticos, un curioso y espectacular autogiro de la Sallén Aviación, y modernos F– 18 del Ala 31.

Volvimos a ver en el aire, llenos de nostalgia, al viejo Baby del Aeroclub de Igualada, el veterano Sr. Sayos con un velero Astir demostró que la pasión por el vuelo no se atenúa con los años; luego otros dos veteranos, Almagro y su LO.100, hicieron una impecable demostración de lo que un buen velero y un magnífico piloto son capaces de hacer en en aire.

Mientras el F-18 del Grupo 15 evolucionaba sobre nuestras cabezas, impresionando su potencia y capacidad de maniobra, un buitre, viejo amigo de los pilotos de Monflorite , sobrevolaba la ladera como si quisiera sumarse al homenaje a la Escuela y a los veteranos profesores que enseñaron a volar a muchas generaciones de aviadores españoles.

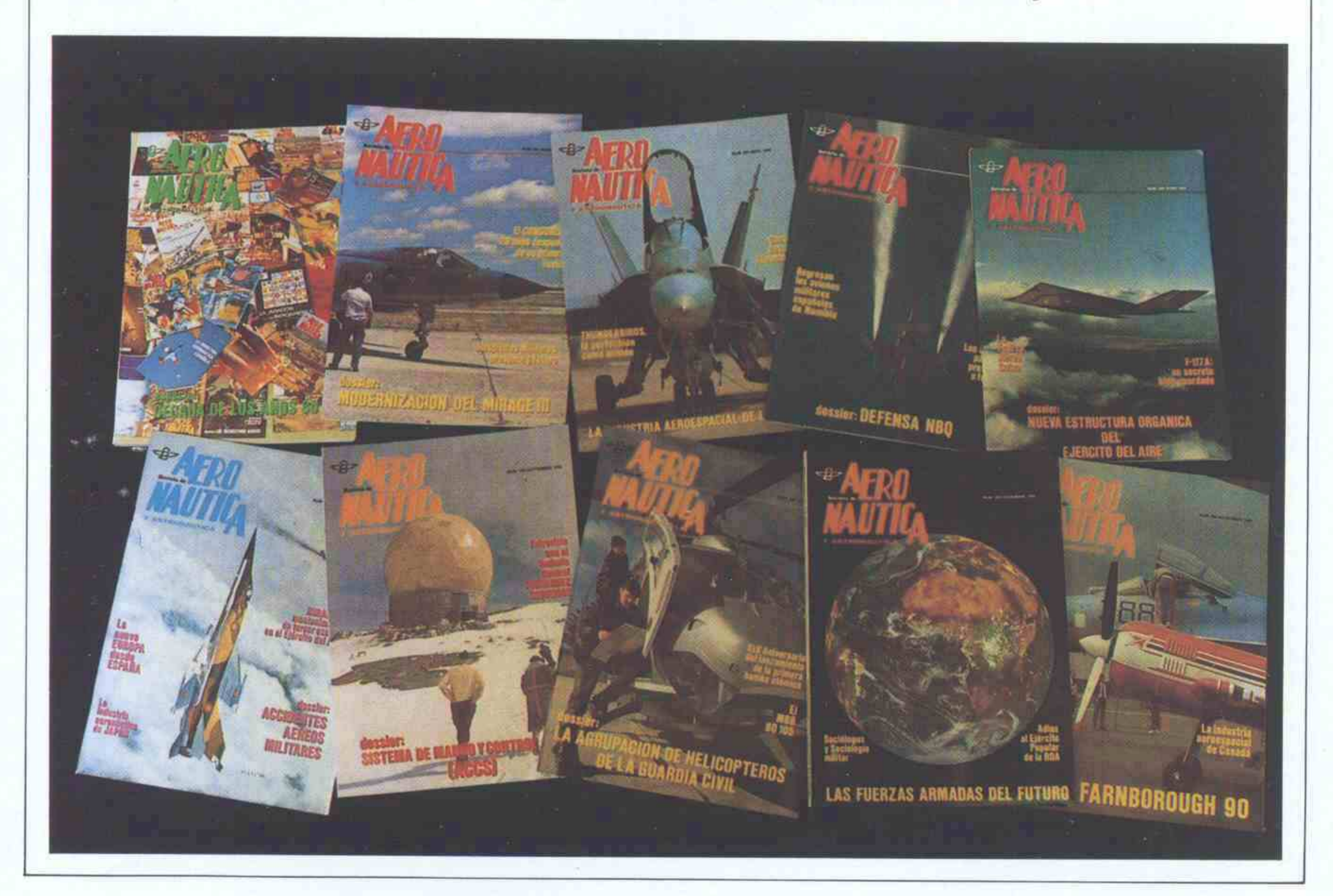
La Escuela ha cumplido cincuenta años, el Ejército del Aire, y toda la gran familia aeronáutica española, tiene pendiente una deuda de gratitud con ella. Su historia no acaba con este medio siglo, la siguen escribiendo día a día los nuevos profesores cuando suben la empinada cuesta; aunque ya no lo hagan en la cabina de aquel viejo y casi asmático FORD.■

La Revista Aeronáutica y Astronáutica durante 1990

JAIME AGUILAR HORNOS
Coronel de Aviación

Al tratar de narrar las vicisitudes y actividades que REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA ha desarrollado durante el transcurso del año que acaba de finalizar, no podemos dejar en el olvido la inquietud que siempre existió en relación con los temas aeronáuticos y que desde los orígenes de la aviación ya existían revistas que dedicaban sus páginas a este importante evento. Así, recordamos "ESPAÑA AUTOMOVIL", que inició su actividad dedicada – en parte – al campo de la aeronáutica en 1907 y que en 1912 amplió su título a "ESPAÑA AUTOMOVIL Y AERONAUTICA", a la que seguirán otras muchas, unas de corta duración y otras de existencia longeva, tales como "HERALDO DEPORTIVO" (1915 – 36), "ALAS" (1922 – 38), "AEREA (1923 – 30), "ICARO" (1928 – 33) y "REVISTA DE AERONAUTICA" que hizo su primera aparición en abril de 1932 hasta llegar a julio de 1936 y reaparecer en diciembre de 1940, es decir, que ha cumplido cincuenta años desde que reemprendió la marcha en la hasta ahora ininterrumpida segunda etapa.

Pero inmersos en rememorar las antiguas revistas de anteguerra – tema al que algún día dedicaremos un reportaje completo, reseñando no solamente las de antes, sino también las de después – nos hemos desviado de nuestro objetivo.



Uno de los hitos de Revista de Aeronáutica del año que acaba de finalizar fue el número 589, que si bien se publicó con fecha de diciembre y bajo el epígrafe de "extra" no se difundió hasta el mes de enero y merece estar en esta galería con todos los honores. Estuvo dedicado al cincuentenario del Ejército del Aire con una serie de artículos y reportajes en los que se trataba el pensamiento aéreo durante estos cincuenta años y otros, entre los que figuraban aquellos dedicados a la formación del personal, las Academias y Escuelas. Desde la de Aviación, de León, pasando por la de Tropas de Aviación en Los Alcázares, la A.G.A. en San Javier, las Escuelas de Vuelo y la Escuela Superior del Aire.

Otro hecho que merece destacarse, dentro del año que acaba de concluir, es que dos números hayan tenido carácter bimensual, como ya se hace en otras muchas publicaciones. Así el número 590 correspondió a los meses de enero-febrero y el número 595 a los de julio-agosto. Estos números han quedado compensados con el incremento del número de páginas en la mayoría de los mismos, pero de forma especial en el "extra" de diciembre y en el de enero-febrero, que han superado sobradamente las establecidas como normales.

Sigue prestándose atención, como siempre, a los "dossiers", elemento primordial de REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA, tanto por parte de la Dirección como del Consejo de Redacción y en donde un año más se ha procurado proporcionar la máxima variedad e interés abarcando temas de carácter logístico, de orgánica u operativos e incluso se ha dedicado uno a la Agrupación de Helicópteros de la Guardia Civil, con ocasión de cumplir las primeras 30.000 horas de vuelo.

Otro de los caballos de batalla ha sido mantener los números dedicados a resúmenes anuales que se iniciaron con el número 540 de diciembre de 1985 y luego han seguido desde 1987 con los números correspondientes al mes de enero del año siguiente, lo cual permite que se pueda incluír la información producida en los ultimos días del año. Así se han venido confeccionando los números 553, 565 y 577. Por lo que respecta al año 1990, el número correspondiente fue el 590, de enero-febrero, que no solamente estaba dedicado al resumen del año sino de la década de los años ochenta.

DOSSIERS (Publicados en RAA)

Hacia el objetivo... de Fuerza Aérea	458 Enero	1979
25 años de la Escuela de Reactores	459 Feb-Marzo	1979
El nuevo Ejército del Aire	460 Abril	1979
Las Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas	461 Mayo	1979
El Voyager I pasa junto a Júpiter	462 Junio	1979
El combate aéreo	463 Julio	1979
Programa Combat Grande	465 Septiembre	1979
Análisis económico de los gastos de Defensa	466 Octubre	1979
Programa Sigma	467 Noviembre	1979
El terrorismo	468 Diciembre	1979
El E-25 (C-101) nuevo avión escuela español	469 Enero	1980
Fuerzas Armadas, política y sociedad	470 Febrero	1980
Guerra Electrónica	471 Marzo	1980
Aviación y energía	472 Abril	1980
Formación básica de los mandos del Ejército del Aire	473 Mayo	1980
XXV Aniversario del SAR	474 Junio	1980
La seguridad industrial de las Fuerzas Armadas	475 Julio	1980
La Ley Orgánica de la Defensa y la Organización Militar	477 Septiembre	1980
La Aviación Militar en Iberoamérica	478 Octubre	1980
Programación, ejecución y evaluación de los gastos de Defensa	479 Noviembre	1980
La Virgen del Loreto de Cella	480 Diciembre	1980
Reforma del Código de Justicia Militar	481 Enero	1981
El Plan de Adiestramiento	482 Febrero	1981
Mantenimiento	483 Marzo	1981
Apoyo aéreo a las fuerzas terrestres	484 Abril	1981
Edificio del Cuartel General del Aire	485 Mayo	1981
Las Fuerzas Armadas	486 Junio	1981
La acción unificada de las Fuerzas Armadas	487 Julio	1981
Le Bourget 81	489 Septiembre	1981
La OTAN, síntesis informativa	490 Octubre	1981
Distintivos, emblemas y condecoraciones	491 Noviembre	1981
El autogiro	492 Diciembre	1981
Fuerza Aérea completa-Fuerza Aérea ofensiva	493 Enero	1982
El programa "Airbus"	494 Febrero	1982
Refugios para aviones de combate	495 Marzo	1982
50° aniversario de Revista Aeronáutica y Astronáutica	496 Abril	1982
El programa Sigma, hoy	497 Mayo	1982
Defensa Aérea	498 Junio	1982
Fiabilidad y revolución logística	499 Julio	1982
Política de personal	501 Septiembre	1982
Espacio: 25 años	502 Octubre	1982
Ahorro y perspectivas de sustitución del petróleo de aviación	503 Noviembre	1982

Inteligencia	504 Diciembre	1982
El transporte aéreo	506 Febrero	1983
La Guerra de las Malvinas	507 Marzo	1983
La Fuerza Aérea de la OTAN	508 Abril	1983
Informática médica en el Hospital del Aire	509 Mayo	1983
Simuladores de vuelo	511 Julio	1983
El Salón de París de 1983	512 Agosto	1983
Hacia la integración de los tres ejércitos	513 Septiembre	1983
La industria aeronáutica nacional	514 Octubre	1983
Comercialización e industrialización del Espacio	515 Noviembre	1983
La medicina aeroespacial ante el reto de los nuevos aviones de combate	516 Diciembre	1983
La investigación operativa	517 Enero	1984
El armamento aéreo	518 Febrero	1984
Las ordenanzas del Ejército del Aire	519 Marzo	1984
Reconocimiento aéreo	520 Abril	1984
Nueva estructura de la Defensa	521 Mayo	1984
La meterología, hoy	522 Junio	1984
Supervivencia	523 Julio	1984
F-18	525 Septiembre	1984
La investigación espacial, ¿para qué?	526 Octubre	1984
La droga	527 Noviembre	1984
Informática operativa	528 Diciembre	1984
Los aerodeslizadores	529 Enero	1985
La defensa antiaérea	530 Febrero	1985
Simuladores	531 Marzo	1985
Alimentación en las FAS	532 Abril	1985
Nuestras Fuerzas Armadas	533 Mayo	1985
Patrulla marítima	534 Junio	1985
El mundo del desarme	535 Julio	1985
Los dirigibles	537 Septiembre	1985
Polígonos de tiro	539 Noviembre	1985
Un año del Ejército del Aire: 1985	540 Diciembre	1985
El Pacto de Varsovia (Monográfico)	541 Enero	1986
El Sistema ADA	542 Febrero	1986
La iniciativa de la defensa estratégica	543 Marzo	1986
Nuevos materiales	544 Abril	1986
La reforma de la Justicia Militar	545 Mayo	1986
Guerra Electrónica (Monográfico)	546 Junio	1986
Setenta y cinco años de aviación militar española (Monográfico)	547 Julio	1986
Preparación física y Fuerzas Armadas	548 Agosto	1986
Las maestranzas, hoy	549 Septiembre	1986
Navegación aérea	550 Octubre	1986
Farnborough 86	551 Noviembre	1986
El Ejército del Aire y los trasplantes	552 Diciembre	1986
Resumen del año 1986 (especial)	553 Enero	1987
Europa y las Nuevas Tecnologías	554 Febrero	1987
Reorganización del Ministerio de Defensa	555 Marzo	1987

Homologación del Armamento Aéreo	556 Abril	1987
El Avión de Combate Europeo	557 Mayo	1987
Seguridad en vuelo	558 Junio	1987
Inteligencia Artificial	559 Julio	1987
Combustibles de Aviación	560 Agosto	1987
Le Bourget 87	561 Septiembre	1987
Espacio: Presente y Futuro	562 Octubre	1987
La Industria Aeronáutica Española (Monográfico)	563 Noviembre	1987
Guerra Irán-Irak	564 Diciembre	1987
Resumen año 1987 (Monográfico)	565 Enero	1988
La Guerra Aérea y el Derecho	566 Febrero	1988
Control del Tráfico Aéreo	567 Marzo	1988
Aviónica	568 Abril	1988
75 aniversario de la Aviación Militar (Monográfico)	569 Mayo	1988
Nuevas técnicas de gestión automatizada de mantenimiento	570 Junio	1988
El Software del EF-18	571 Julio	1988
La aviación en la lucha contra incendios	572 Agosto	1988
De la destrucción a la supervivencia mutua asegurada	573 Septiembre	1988
Estadística y Defensa	574 Octubre	1988
El Servicio de Salvamento hoy	575 Noviembre	1988
Economía y Defensa (monográfico) y dossier "Compensaciones EF-18"	576 Diciembre	1988
Especial: Resumen del año 1988	577 Enero	1989
La Real Fuerza Aérea de los Países Bajos	578 Febrero	1989
Afganistán	579 Marzo	1989
Cuarenta años de la Alianza Atlántica	580 Abril	1989
La Psicología en el Ejército del Aire	581 Mayo	1989
La Milica Aérea Universitaria	582 Junio	1989
Los Secuestros Aéreos	583 Julio	1989
El Láser	585 Septiembre	1989
Le Bourget 89	586 Octubre	1989
50 Años del motor a reacción	587 Noviembre	1989
Ley Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional	588 Diciembre	1989
Extra: 50 Aniversario del Ejército del Aire	589 Diciembre	1989
Especial: Década de los años 80	590 Enero/Febrero	1990
Modernización del Mirage III	591 Marzo	1990
Defensa NBQ	593 Mayo	1990
Nueva estructura orgánica del Ejército del Aire	594 Junio	1990
Accidentes aéreos militares	595 Julio/Agosto	1990
Sistema de mando y control aéreo (ACCS)	596 Septiembre	1990
La Agrupación de Helicopteros de la Guardia Civil	597 Octubre	1990
Farnborugh'90	598 Noviembre	1990

número agotado

PUBLICABAMOS AYER

FEBRERO 1941. NUM.54

Por YAVE



La creación de la Escuela Superior del Aire supuso una reafirmación de su voluntad de ser para el recién nacido Ejército del Aire. Como ente completo, nuestro Ejército proclamó su fe en la necesidad de una Doctrina propia y en la preparación adecuada de sus mandos y oficiales de Estado Mayor.

Cuando se publicó el discurso de inauguración de la Escuela Superior del Aire, en febrero de 1941, los tiempos eran difíciles y los problemas complejos. Hoy, cincuenta años después, estamos ante una etapa llena de retos y necesitada de grandes dosis de ilusión e imaginación para afrontarlos.

Los párrafos que a continuación se transcriben, del discurso del primer Director de la E.S.A., General Gonzalo Victoria, puede servir de inspiración.

INAUGURACION DE LA ESCUELA SUPERIOR DEL AIRE

DISCURSO DEL EXCMO. SR. GENERAL D. LUIS GONZALO VICTORIA

Director General de Instrucción y Jefe de la Escuela Superior

En el camino de la formación autónoma de nuestro Ejército del Aire, hemos de considerar el acto de la apertura de esta Escuela como un jalón de significado relieve.

Marcharía este Ejército a la deriva si únicamente se alimentase de elementos materiales. Podríamos disponer de una potente industria que nos dotase ampliamente de cuanto nuestras Unidades hubiesen de necesitar; cabría que tuviéramos Escuelas que nutriesen nuestras filas de todo el personal de vuelo y auxiliar que fuese preciso. Faltaría el elemento aglutinante del que en todos los Ejércitos dispone el Mando para dar forma y vida al complejo que constituye las Unidades Aéreas con los Servicios;que regula la ponderación de éstos; que atiende a la concreción de Reglamentos y normas de cuantos preceptos han de regir en el funcionamiento de todos los organismos integrantes de la Aviación; que se cuida de la difusión entre el Cuerpo de Oficiales de una unidad de doctrina que se fije por el Alto Mando y, principalmente, que ha de aquilatar, auxiliando al Mando, la eficacia combativa de los ingenios de guerra aéreos a medida que el progreso técnico les abre mayores horizontes; primero, particularmente, y después, en su acción de conjunto en masa o en combinación con otros medios, para deducir de esta acción conjunta los métodos de empleo que rindan más eficacia. Es decir, la táctica.

El elemento aglutinante con que cuenta el Mando para desarrollar estos fines es el E.M. Todos los Ejércitos seleccionan y preparan el personal que cumple este cometido, no precisamente desde el punto de vista de una especialidad, que no puede decirse sea eso el E.M., o lo es en grado limitado, sino más bien perfeccionando, ampliando y depurando la formación del Oficial combatiente, elevando su cultura profesional y, paralelamente, la cultura de carácter general, que para actividades en las que hay que desarrollar especiales cualidades de relación, como en el Servicio de E.M., no deja de ser una condición que encarna con lo profesional. Perfeccionamiento que le permita adquirir un concepto amplio, un alta visión de conjunto para el manejo de las masas que integran las Grandes Unidades, sin perjuicio de retener el detalle de su estructura, de su vida, del ritmo de su funcionamiento, pues es condición fundamental del éxito en operaciones de guerra la minuciosidad en la preparación.

Táctica y logística son las bases fundamentales de la preparación que ha de tener el personal de E.M. Ese es el propósito de esta Escuela, como lo es, en analogía, en la similares del Ejército y de la Marina.

Nos encontramos para la iniciación de las actividades de este Centro en momentos confusos.

En lo más fundamental para un Ejérci-

to, la fijación de una doctrina táctica, no es ya nuestra Aviación, a pesar de su reciente práctica de guerra, la sola que se encuentra ante nebulosas, o al menos vacilaciones, que no acaban de llegar a concreción. Son los Ejércitos aéreos que actualmente luchan en los dos bandos beligerantes los que, no obstante haber dedicado especial atención a su preparación y superabundancia a su dotación, van, en el transcurso de la contienda, modificando sus procedimientos de combate, a la par que buscan en la enseñanza de la guerra el perfeccionamiento de sus medios; y aquí cabe señalar como factor táctico, que para nosotros es de gran relieve, el grado de adelanto técnico de sus industrias nacionales y capacidad de producción para hacer frente a estos cambios con un ritmo más rápido que el contrario.

ENERO 1966.NUM.302



Nuestra revista ha querido mantener siempre un contacto directo con sus lectores, que han sido y son llamados a colaborar en sus páginas. Esta preocupación constante ha ido acompañada del deseo y la esperanza de que sus contenidos fuesen objeto de lectura, reflexión y comentario. La tarea de difundir los temas profesionales aeronáuticos necesita en aporte de quienes, día a día, los viven en el Ejército del Aire o fuera de él.

En el artículo "El aspecto humano de la cuestión", el entonces capitán, hoy coronel, Huerta Martínez, se expresan inquietudes que hoy siguen siendo de actualidad. Se reproducen a continuación los primeros párrafos de su interesante colaboración.

EL ASPECTO HUMANO DE LA CUESTION

Por ANTONIO HUERTA MARTINEZ

Capitán de Aviación

No sé quién dijo, y la cosa ha pasado a ser lugar común, que todo español guardaba en un cajón un drama inédito, ansioso de emular algún día a Tirso o Calderón. En ese caso, el aviador español es un bicho raro, porque en su armario es difícil encontrar, no ya un drama o una comedia, sino un simple artículo para la REVISTA DE AERONAUTICA.

Tratemos de contestar con absoluta sinceridad a esta pregunta: ¿Cuál es el grado de popularidad de esta publicación, que debía ser orgullo del Ejército del Aire, modelo para publicaciones similares de otros Ejércitos y, sobre todo, foco de interés y amenidad, hasta el punto de que cada número podría provocar (¿porqué no, que de la discusión sale la luz?) algún contraste de opiniones o pareceres encontrados en el Escuadrón o en el Pabellón.

Alguna vez hemos oido hablar del revuelo que provocaron en su tiempo las ideas de Douhet, de Guderian o de De Gaulle; ideas que sentaron las bases del empleo estratégico o táctico de las Grandes Unidades aéreas o blindadas, y revolucionando el arte de la guerra cambiaron, a su vez, la faz del mundo. Que esta fuerza tienen las Ideas; así, con mayúscula.

Pero estas ideas no quedaron dormidas en el cerebro del que tuvo la genial intuición, no se quedaron en meras elucubraciones de la mente adormilada en las monótonas horas del servicio de paz; pasaron a ser letra impresa, porque la letra impresa es, desde Gutemberg, el vehículo de propagación de las ideas. Ideas por las que se sufre hasta perder la carrera, como Billy Mitchell (Galileo del siglo XX), que se vió enfrentado al inquisitorial (¡en América!) Consejo de Guerra. Ideas por las que se lucha a costa del propio bolsillo, cuando ese bolsillo se llena con la siempre corta soldada, cuando un cierto Coronel De Gaulle, que, como en el caso de los poetas incomprendidos, se ve forzado a publicar sus escritos por su cuenta. Pero que no se contenta con manejar pluma galana para difundir audaces ideas sobre el uso del carro de combate, sino que en los tristes momentos del desastre a la "drole de guerre" reúne a sus fuerzas dispersas entre el Somme y el Loira, para lanzarlas a un gallardo contraataque contra Guderian el vencedor. Vencedor, porque sus ideas sí habían tenido adecuada y extensa difusión hasta los escalones más elevados del Mando. Los años y los vaivenes de la Guerra y de la Historia han permitido a aquel obstinado Coronel seguir expresamente sus ideas desde el alto puesto de Jefe de Estado, en frases (apasionadamente discutidas, desde luego), en las que rivaliza la profundidad del pensamiento con el dominio y elegancia del lenguaje.

La aviación en el cine

VICTOR MARINERO

GEORGES MELIES (II)

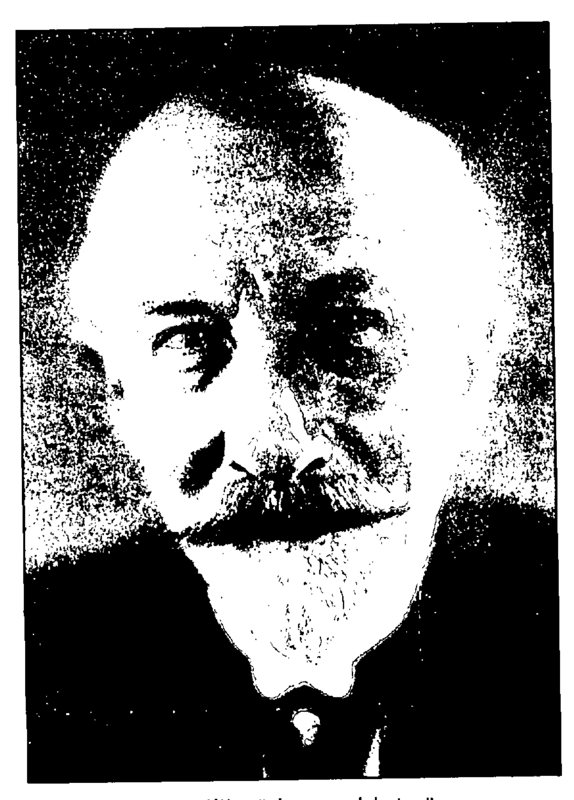
Habíamos quedado con Méliès en "El viaje a través de lo imposible" (1904) para rematar el artículo con una de sus más importantes producciones. Pero lo cierto es que, antes y después, este genial ilusionista, actor, director y productor no dejó nunca de idear nuevos trucos cinematográficos en todos los ambientes; pero especialmente, en el aéreo.

Así, en "La femme volante" (1902) había logrado la imagen del desplazamiento ingrávido por medio de un complicado sistema de cables y poleas, posteriormente borradas con gran habilidad. Y ese mismo año,"L'homme mouche" trepaba con gran facilidad por las fachadas más elevadas por el simple procedimiento de empapelar el suelo con la reproducción de aquellas, sobre las que luego reptaría el hombre mosca mientras una cámara colgante seguía su ilusoria "ascensión".

En 1904 realizó "Un vol extravagent".

1906: "L'aeroplane merveilleux". 1907: "Eclipse de soleil en pleine lune". Y en 1908 "Le raid New York – Paris en automovile" ,en el que este vehículo terrestre se salvaba de naufragar en pleno océano gracias a ser repescado y remolcado por un dirigible.

1911. "Remake" de una fantasía parcialmente volante, antes y después tratada por varios directores y en varias naciones: "Les hallucinations du Baron Munchhausen". Aquí, utilizando insospechadas aplicaciones de sombras y resplandores. Curiosamente, este Barón, cuyo vuelo más sensacional lo realiza "a bordo" de un proyectil esférico no fue "dado a luz" en Alemania sino en Irlanda (nada menos que en 1785), aunque de "padre" germano emigrado: el escritor, nacido en Hannover, Rudolf Erich Raspe (1737-94) conservó en nombre original en 5 versiones teutónicas, pero pasó a ser conocido: en Francia como Barón de Crac; en España, como Barón de la Castaña; y en Checoslovaquia, Prasil. Con gran aceptación en todos los países y ediciones, la más famosa sería la realizada en 1943, por Josef Von Baky, para celebrar el 25° Aniversario de la entonces todopoderosa productora UFA.



Georges Méliès, "el mago del cine".

Pero volvamos a 1912 y Méliès. Este produce entonces otro filme muy importante: "A la conquete du Pole". El sabio Mabouloff (el propio Méliès), ya conocido en el "Viaje a través de lo imposible" como inventor del "coche-volante" Automoboulof (parecido a un vagón tren de alta velocidad) convence a un cónclave de supercreadores viajeros, que deben conquistar el Polo Norte. Para lo cual les muestra las excelencias del último modelo de aeroplano. Los sabios de las más distintas nacionalidades están ya en el punto de partida cuando el representante chino no aparece y "pierde el tren aéreo". Llegará ya tarde, acompañado de una sufragista inglesa. Y ambos, dispuestos a alcanzar el avión (o adelantarse a él) fletarán un globo, que lamentablemente revienta en pleno vuelo. Pero el aparato espacial surca los espacios zodiacales, hasta que se engancha en el cuarto signo (que, como saben los lectores es el maléfico Cáncer, representado por un cangrejo de río). Obviada la dificultad, pese a que el aeroplano pierde en tal ocasión su estabilidad, aterriza en el mismísimo Polo, cargándose el Magnético. Esta obra tuvo un éxito sensacional, que levantó los celos del "socio" Pathé y el reconocido rival Zecca (del que trataremos en otra "entrega"). En 1913, fallece la primera esposa de Méliès. Este, una vez desencadenada la Primera Guerra Mundial (entonces "sólo" Europea), se ofrece – juntamente con su hija Georgette, enfermera en un hospital militar – a efectuar representaciones de ilusionismo en tal centro sanitario con el éxito que es de suponer. Finalizada la contienda, Méliès se presta voluntariamente a rehabilitar el Gran Teatro de Sarrebrück, devastado durante el conflicto bélico. Poco después, contrae segundas nupcias con una actriz del Teatro Houdine (propietaria del quiosco donde él se refugiaría buscando el anonimato, convencido de su declive personal). E increíblemente lo conseguiría; aunque la Acción Sindical Cinematográfica le buscase con ahínco por haberle proclamado Miembro de Honor.

Una vez localizado, sus compañeros y autoridades le ofrecen un sinfín de homenajes. Entre ellos, una función de gala en la Sala Pleyel. El Ministerio de Bellas Artes le nombra, como ya hemos comentado, Caballero de la Legión de Honor. Y la Mutua del Cine, propietaria del Castillo de Orly, le permite instalarse en él.

Méliès fallece en 1938, pero nunca es olvidado. Entre sus biógrafos, destacaremos Georges Sadoul, quien publica en 1947 una obra muy completa bajo el patrocinio del British Film Institute, y a Carlos Fernández Cuenca, autor de "El mundo de Georges Méliès" Este ambiente es subrayado en 1961, con la emisión de un sello conmemorativo del centenario del nacimiento del cineasta, en el que aparece su efigie sobre un fondo tomado de una de sus películas.

Alianza Atlántica/Pacto de Varsovia

EDUARDO ZAMARRIPA

Dentro de los asuntos relativos a la seguridad europea caracterizada hasta ahora por la bipolaridad respresenada por la OTAN y el Pacto de Varsovia los asuntos de mayor actualidad en las últimas semanas de 1990 han sido la reciente firma del primer acuerdo CFE, la cumbre de la Conferencia de Cooperación y Seguridad Europea en París, la evolución de la situación soviética, y la posturas de la OTAN ante la incierta situación en el Golfo.

Respecto a las negociaciones CFE, el primer acuerdo fue firmado en París el pasado día 19 de noviembre. Este tratado pone fin a la aplastante superioridad soviética al menos en las cinco categorías de armamento sobre las que se ha establecido el siguiente acuerdo:

Carros de combate 20.000 por alianza (ningún país con más de 13.300).
Vehículos blindados 30.000 por alianza (ningún país con más de 20.000).
Piezas de artillelría 20.000 por alianza (ningún país con más de 13.700).
Aviones de combate 6.800 por alianza (ningún país con más de 5.150).
Helicópteros de combate 2.000 por aviación (ningún país con más de 1.500).

Complementariamente a este acuerdo se produjeron tres declaraciones. Una de ellas, relativa a la aviación aeronaval basada en tierra, establece que ambas partes se comprometen a fijar techos de 430 aviones sin que ningún país pase de 400. La segunda declaración se refiere a los efectivos militares, comprometiéndose los países a no incrementar el personal de sus ejércitos durante las negociaciones sobre los mismos (CFE 1 bis) que comenzarán una semana después de firmar el tratado CFE 1. La última declaración es la efectuada por Alemania comprometiéndose a reducir sus fuerzas armadas a 370.000 soldados antes de cuatro años.

Una preocupación en el aire es si la situación de los países del Este será lo suficientemente estable en los próximos años para permitirles llevar a cabo las reducciones previstas.

Los países de la OTAN y del Pacto de Varsovia firmaron en el marco de este tratado una declaración común "renunciando a la amenaza y al empleo de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia de los estados" y acogieron favorablemente la perspectiva de la apertura de negociaciones entre la URSS y los Estados Unidos sobre las fuerzas nucleares de corto alcance. Gorbachov ha declarado que la Unión Soviética estaría lista "en un mes o dos a negociar el problema de las armas nucleares tácticas en Europa".

En cuanto a la cumbre de la Conferencia de Cooperación y Seguridad Europea (CSCE), la declaración final de los 34 Jefes de Estado y de Gobierno participantes, también llamada "Carta de París" prevé la institucionalización del proceso CSCE y expone una estructura que debe colaborar a la seguridad y cooperación entre los países firmantes (practicamente todos los de Europa, Estados Unidos y Canadá). La próxima cumbre de la CSCE tendrá lugar en Helsinki en 1992 y posteriormente se reunirá con frecuencia bienal; los ministros de asuntos exteriores de reunirán en cambio al menos una vez por año. También habrán reuniones de otros ministros en caso de necesidad, pues esta cumbre ha apuntado también como áreas de cooperación la cultura, la inmigración e incluso la ayuda a otros países.

La cumbre de París instituye también un Centro de Prevención de Conflictos, que tendrá su sede en Viena, cuyo papel inicial será la aplicación de las medidas de seguridad y confianza, y una Oficina de Elecciones Libres con sede en Varsovia. También apunta la declaración conjunta de París a una Asamblea Parlamentaria que reuniría a los miembros de todos los parlamentos de todos los países participantes en la CSCE. A este respecto la Secretaría General del Consejo de Europa ha hecho declaraciones en el sentido de que este Consejo podría ofrecer sus estructuras y medios de acción para contribuir a la creación de la futura Asamblea de Europa en la que participarían todos los países de la CSCE.

Como telón de fondo la evolución de la situación en la Unión Soviética es un motivo de seria preocupación, tanto dentro como fuera de sus fronteras. Su potencial inestabilidad puede alterar la perspectiva de una Europa pacífica y solidaria. Tal vez el meollo del problema está en las contradicciones que existen entre los esfuerzos del gobierno por mantener la URSS como potencia de orden mundial, su proceso de occidentalización política y económica, los movimientos separatistas de las repúblicas soviéticas unidas solamente por una ideología y unos métodos represivos que ahora se pretenden abandonar, y la consecuente imposibilidad de aplicar estos antiguos métodos para mantener el control de la situación. Si a todo ello se unen las graves dificultades económicas puede comprenderse lo extremadamente delicado de la situación.

La ayuda económica occidental a la Unión Soviética es generalizada y, por deseo soviético, se articula en forma de créditos (que obviamente estos quieren en las mejores condiciones posibles) tanto de los países individualmente como de las instituciones colectivas (las Comunidades Europeas). El problema a corto plazo son los alimentos y bienes de consumo para el próximo invierno. La dificultad según algunos responsables oc-

cidentales es cómo articular la ayuda para que realmente llegue sin obstáculos a su destinatario, el pueblo soviético.

Mientras tanto, también en las últimas semanas de 1990, la UEO y la Comunidad Europea analizaron el papel que les podría corresponder en la estructura europea de seguridad que podría formarse en el marco de una Europa unida políticamente y solidaria con sus aliados norteamericanos a través de la estructura de la OTAN (que también necesita una adaptación a las nuevas circunstancias políticas creadas por el proceso de democratización en la Europa del Este).

En lo que respecta a la UEO, mientras el ministro francés, Sr. Dumas, no es partidario de la fusión entre la UEO y la Comunidad Europea, su colega italiano. Sr. de Michelis, ha contemplado la perspectiva de una posible transformación de la UEO en un cuerpo dependiente de la Comunidad.

La cumbre de la Comunidad Europea que comenzó el 15 de diciembre en Roma, se orientó hacia la consecución de una Europa política y económicamente unida. En este contexto se esbozó que la unión política podría incluir una verdadera política común. Los lazos entre la UEO y la Comunidad serían progresivamente reforzados, respetando los compromisos contraídos en la Alianza Atlántica: "La Alianza Atlántica se vería reforzada por la ampliación del papel y de un pilar europeo". Esta última frase estaba contenida en una carta previa a la reunión de Roma que dirigieron los presidentes Kohl, Mitterrand y Andreotti al presidente de la Comunidad Europea.

Ya en el comienzo de 1991 obviamente la atención se centra en la guerra del Golfo. La actualidad de este tema hace inútil todo intento desde estas líneas de aportar ningún tipo de "última noticia". Entre las actividades de la OTAN y respecto a éste asunto, destaca el despliegue a Turquía a petición de este país, del componente aéreo de la AMF (Fuerza Móvil Aliada creada en 1960 como una fuerza internacional de reducidas dimensiones para poder ser enviada rápidamente a cualquier parte del Mando Aliado de Europa para demostrar la solidaridad de la Alianza y su capacidad y determinación para defenderse de cualquier agresor). Este componente aéreo compuesto por 42 aviones alemanes, belgas e italianos se desplazó al este de Turquía entre el 6 y el 10 de enero y allí se encuentran desde entonces.

Obviamente, la OTAN sigue con extrema atención las operaciones en el Golfo y como una muestra, basta decir que el día 17 de enero a las 2 de la mañana, menos de dos horas después del comienzo del conflicto, se reunía el Consejo Atlántico para analizar las informaciones que iban llegando sobre el mismo.

Por otra parte la Alianza ha decidido que la formación naval NAVOCFORMED sea de nuevo activada en el Mediterráneo. Estas medidas tienden a aumentar la preparación de la capacidad naval de la OTAN y a garantizar la vigilancia de las líneas de comunicación marítima en el Mediterráneo y a que se respete la libertad de la navegación en el mismo.

Complementando la información sobre asuntos sucedidos en el año 1990, han surgido recientemente dos puntos de especial preocupación respecto a la Unión Soviética.

El primero de ellos se refiere a posibles contradicciones en las cifras presentadas por la URSS respecto a las reducciones de armamento contempladas en el tratado CFE (que todavía está pendiente de ratificar). La preocupación occidental es que la Unión Soviética haya transferido a la parte asiática de su territorio (no cubierto por el acuerdo CFE) una gran cantidad de armamento que debería ser destruido como consecuencia del tratado. Se ha especulado que las cifras podrían llegar a 20.000 carros, 25.000 piezas de artillería y 15.000 vehículos blindados. A este respecto la publicación "Nouvelles Atlantiques" recoge unas citas de un artículo aparecido en el "Sovietskaya Rossiya", diario oficial del partido comunista soviético, en el que su autor afirma que las reducciones de armamento previstas en el acuerdo CFE dan lugar a un proceso muy doloroso para las fuerzas armadas soviéticas y que por ello "los militares, tratando de remediar de alguna manera los cálculos erróneos de nuestra diplomacia, han organizado la transferencia más allá de los Urales de millares de carros de combate, piezas de artillería y otros equipos".

El otro tema de preocupación para la OTAN es la represión soviética en las repúblicas bálticas. Con este motivo se ha producido una declaración del Consejo Atlántico instando a la Unión Soviética a respetar plenamente los compromisos adquiridos por la URSS en el cuadro de la cumbre CSCE y la Carta de Paris para la nueva Europa y a perseguir la vía de la reforma pacífica y el cambio democrático. Por su parte los ministros de exteriores de la Comunidad Europea realizaron el 14 de enero una declaración conjunta expresando que si la situacióon en Lituania no variaba "deberían reconsiderar la puesta en práctica de la suspensión de la cooperación de la Comunidad Europea con la Unión Soviética". El portavoz de la Casa Blanca declaró en la misma fecha que la represión soviética en Lituania tendría como consecuencia la reconsideración norteamericana de su política de ayuda económica a la Unión Soviética.

¿sabías que...?

...han sido designados alféreces de fragata (Av P) y alféreces (pilotos) militares de empleo de la categoría de oficial al personal de la Armada y del Ejército del Aire –que figura en el Anexo de la presente Resolución– con expresión de la fecha de finalización del compromiso que adquirieron con sus respectivos Ejércitos?. (Resolución 421/16595/90, de 31 de octubre, de la Secretaría de Estado de Administración Militar= BOD nº 221).

* * *

...se ha aprobado la "Instrucción para la redacción de anteproyectos en el ámbito del Ministerio de Defensa"? (Resolución 74/90, del Secretario de Estado de Defensa; BOD nº 221).

* * *

...se ha aprobado el Reglamento General de adquisición y pérdida de la condición militar y de situaciones administrativas del personal militar profesional?. (R.D. 1385/90, de 8 de noviembre; BOD nº 224).

* * *

...la Gerencia del ISFAS ha convocado la presentación de solicitudes por Entidades del Seguro de Asistencia Sanitaria para suscribir concierto con el ISFAS para la prestación de asistencia sanitaria a sus afiliados y demás beneficiarios durante los años 1991, 1992 y 1993?. (Resolución 430/3957/90, de 14 de noviembre; BOD nº 227).

* * *

...ha cesado como jefe del Cuarto Militar de la Casa de S.M. el Rey el teniente general del Ejército de Tierra don Jaime Barra Alcántara, siendo sustituido por el vicealmirante don Fernando Poole Pérez-Pardo?. (RR.DD. 1491/90 y 1492/90, de 16 de noviembre; BOD nº 230).

* * *

...se ha nombrado Jeje del mando Unificado de Canarias y General Jefe de la Zona Militar de Canarias al teniente general del Ejército de Tierra don Jaime Barra Alcántara?. (R.D. 1493/90, de 16 de noviembre; BOD nº 230).

* * *

...se han establecido nuevas servidumbres aronáuticas y especificadas en el Aeródromo Militar de Alcantarilla (que se clasifica como aeródromo de letra clave C) cuya naturaleza y extensión serán las establecidas en el Decreto 584/72, de 24 de febrero?. (R.D. 1603/90, de 23 de noviembre; BOD nº 246).

* * *

...se aprueba el Reglamento General de evaluaciones, clasificaciones y ascensos del personal militar profesional?. (Resolución 1622/90, de 14 de diciembre; BOD nº 249).

* * *

...se establecen normas de admisión de renuncias a la condición de militar de carrera del personal con aptitud para el vuelo?. (O.M. 82/90, de 19 de diciembre; BOD nº 249).

* * *

...se aprueban las Normas Reglamentarias de Integración de Escalas de las Fuerzas Armadas.

...estas Normas son de aplicación a los militares de carrera que se encuentren en situación de servicio activo y a los que, encontrándose en otras situaciones, puedan reintegrarse al servicio activo, así como a los pertenecientes a la Escala de Complemento que no se encuentran en situación de reserva del servicio militar o licencia absoluta?. (R.D. 1637/90, de 20 de diciembre; BOD nº 252).

...en cumplimiento de lo dispuesto en la disposición final segunda del R.D. 359/89, de 7 de abril, se adecuan las cuantías de la indemnización por residencia correspondientes al personal militar, quedando fijadas, a partir del 1 de diciembre de 1990, en los importes anuales que se detallan para cada uno de los grupos de clasificación a que se refiere su artículo 3º, punto 2?. (Orden de 11 de diciembre; BOD nº 252).

* * *

¿sabías que...?

...se fijan los números máximos autorizados para el pase, a petición propia, a la situación de reserva activa durante el año 1991, en los empleos de coronel o capitán de navío?.

...para el Ejército del Aire, los números son los siguientes: Cuerpo General, Escala del Aire 10; Escala de Tierra 5; Escala de Tropas y Servicios 5; Cuerpo de Ingenieros 1?. (O.M. 421/18982/90, de 29 de diciembre; BOD nº 253).

* * *

...se aprueba la publicación de las fiestas laborales para el año 1991? (Resolución de 17 de diciembre de 1990, de la Dirección General de Trabajo; BOD nº 252).

* * *

...el jefe del Estado Mayor de la Defensa delega en el Gobernador del Estado Mayor de la Defensa la designación de comisiones de servicio con derecho a indemnización que afecten al personal militar destinado en Organismos del Estado Mayor de la Defensa, el Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional y el personal destinado en el extranjero?.

...asimismo se delega al Secretario Técnico del Estado Mayor Conjunto de la Defensa, la designación de las comisiones de servicio con derecho a indemnización que afecten al personal militar destinado en el Estado Mayor Conjunto de la Defensa, como al destinado en el extranjero dependientes del Estado Mayor de la Defensa?

...delega en el Secretario Técnico del CESEDEN la designación de las comisiones de servicio con derecho a indemnización que afecten al personal militar destinado en ese Organismo?. (Resolución 79/90, de 23 de noviembre; BOD nº 1, de 1991).

* * *

...se modifica parcialmente el Código de Identificación Orgánica establecido en el Anexo II a la Orden Ministerial 7/85, en los términos del Anexo de esta Resolución?. (Resolución 85/90, de 21 de diciembre; BOD nº 4, de 1991).

* * *

...se crea la nueva tarjeta de identidad militar para personal de las Fuerzas Armadas y Cuerpo de la Guardia Civil?. (O.M. 83/90, de 21 de diciembre; BOD nº 4, de 1991).

* * *

...se implanta en el ámbito del Ministerio de Defensa el cuadro de normalización OTAN 3961 sobre "impreso de solicitud para permisos de sobrevuelo y de aterrizaje de aeronaves de Estado"?. (O.M. 84/90, de 21 de diciembre; BOD nº 4, de 1991).

* * *

...se dictan instrucciones en relación con la cuantía de las retribuciones que para el ejercicio de 1991 corresponde al personal de las Fuerzas Armadas y funcionarios civiles que presten servicio en el Ministerio de Defensa?. (Resolución 1/91, de 8 de enero, del Secretario de Administración Militar; BOD nº 7).

* * *

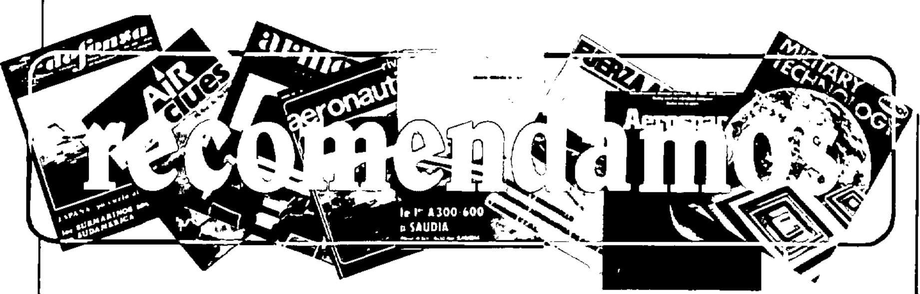
...se ha publicado el modelo de instancia a cumplimentar por el personal militar con opción a integrarse en las nuevas escalas creadas por Ley 17/89, de 19 de julio?. (Resolución 431/00499/91, de 8 de enero, de la Dirección General de Personal; BOD nº 7).

* * *

...se crean las Agregadurías de Defensa en las Embajadas de España en Túnez, Moscú, Seúl y Praga, Budapest y Managua?. (R.D. 1748/90, de 26 de octubre y R.D. 1749/90, de 28 de diciembre; BOD nº 13).

* * *

...se crea el Instituto para la Vivienda en las Fuerzas Armadas, suprimiéndose los Patronatos de casas Militares del Ejército de Tierra, de la Armada y del Ejército del Aire, y se dictan normas en materia de viviendas militares?. (R.D. 1751/90, de 20 de diciembre; BOD nº 16, de 1991).



Por R.S.P

LA CRISIS EN EL GOLFO PÉRSICO

J.L.T, José Cervera Pery, Arturo Díaz Marín.

REVISTA GENERAL DE MARINA -Octubre- 1990

La Revista de Marina dedica, en este número, tres artículos a la Crisis del Golfo. El primero de ellos considera los hechos más relevantes de la crisis: la reunión Bush-Gorbachov, la pretensión iraquí de convertir el conflicto en una Guerra Santa y el despliegue de las fuerzas de los Estados Unidos y de sus alidados. Contempla, por último, los efectos económicos del alza del crudo y las reacciones a las violaciones diplomáticas efectuadas por Irak.

El segundo artículo estudia los efectos navales y el derecho internacional en la zona del conflicto, centrándose en el "embargo" o "bloqueo", ya que las fuerzas navales de las naciones del Golfo son irrelevantes.

Completa este trabajo un tercer artículo del capitán de fragata Díaz Marín, en el que reflexiona sobre el conjunto de los acontecimientos y llega a la conclusión de que hay que seguir manteniendo un cierto grado de disuasión en la situación internacional, aunque sea al nivel más bajo posible.

WITHER THE SPANISH ARMY?

Philip Scamaranga

INTERNATIONAL DEFENSE REVIEW - Vol 23- 9/1990

¿Se le va a debilitar al Ejército de Tierra español?

¿Por qué ya apenas si se habla del plan META (Modernización del Ejército de Tierra), pese a lo controvertido que fué y a la certeza de que algunos de sus principales programas siguen sin ser llevados a efecto?

Para responder a estas preguntas el articulista acude a hechos tales como el que la OTAN conceda mucha mayor importancia a la ayuda que pueden prestar a éste Organismo las fuerzas aéreas y navales de España que las terrestres, lo cual ha de reflejarse, necesariamente en los acuerdos a que se llegue en la Conferencia de Viena sobre las Fuerzas Convencionales (CFE).

Por otra parte, el articulista culpa al E. de T. de no haber sabido convencer al gobierno de su importancia.

Antes de llegar a sus conclusiones, el artículo no deja de tomar, asimismo, en consideración la presión realizada -aunque un tanto utópica dadas las condiciones económicas en España- para profesionalizar el ejército y reducir, o incluso abolir, el Sercicio Militar.

WHITHER THE ROYAL AIR FORCE?

Dr. Christopher Bowle

AIR CLUES -VOL 44- Nº 8.

Las fuerzas nucleares soviéticas, lejos de reducirse, continúan modernizándose. Por otra parte, un país totalitario puede cambiar radicalmente de política, de la noche a la mañana.

El Dr. Bowle, que hizo, en su día, un "Proyecto de Fuerza Aérea" para la RAND Corporation, forma parte de quienes piensan que hay que encarar el fin de la guerra fría con extremada precaución. Nadie vende su abrigo porque salga un día caluroso en el mes de Enero.

Ante la lucha que, en su opinión, van a entablar en el Reino Unido el parlamento, el gobierno y el departamento del Tesoro para reducir drásticamente los futuros presupuestos de Defensa, el Dr. Bowle, hace hincapié en el papel trascendental e insustituíble que ha de seguir representando la fuerza aérea y recomienda la creación de un Instituto de la RAF, el desarrollo de un plan de movilización y un nuevo planteamiento de los programas de la aviación táctica de la RAF. En éste artículo, por supuesto, razona minuciosamente el porqué de estas medidas.

MILITARY NAVIGATION: THE FOURTH GENERATION.

Bill Sweetman

INTERAVIA -VOL 1/1990

¿Por qué hablar de 4ª generación?. Porque Sweetman, que a tan documentados artículos en esta Revista nos tiene acostumbrados, divide la historia de la navegación militar en cuatro fases: La primera fué la del cronómetro y el sextante; la segunda -en los años 30- la de la radio;la tercera se basó en los sistemas de navegación inercial (INS) en los años 50, y, por último, la cuarta, que es la que se desarrolla en este artículo y que se basa en los Sistemas de Navegación por Satélite (GPS), los datos del terreno almacenados electrónicamente y un sistema de referencia inercial (IRS) basado en sensores inerciales integrados.

Insiste el articulista en la necesidad de que la moderna navegación sea silenciosa, describe la aviónica de los nuevos cazas (ICNIA), que sustituye con ventaja al TACAN, VHF, ILS, MLS y TACS, al tiempo que incorpora el GPS y el nuevo IFF.

Concluye con una referencia a la navegación STEALTH, aunque advierte que estos sistemas de la 4ª generación no estarán aún desarrollados cuando entren en servicio el B-2 y el F-117.

AREAS DE CONFLICTO ACTUAIS E POTENCIAIS. SUAS IMPLICAÇOES NA DEFESA NACIONAL.

Coronel Rui Mano Soares

REVISTA MILITAR (portuguesa) Nº 9- Septiembre 1990.

Este artículo, que está basado en una copiosa bibliografía, desarrolla lo que el autor denomina: El Cuadro Estratégico Regional, asunto que desglosa en los siguientes apartados: El espacio luso-español; relaciones Portugal-España; El Noroeste Africano: intereses e influencias externas; Portugal y el Africa del Noroeste. Areas de conflicto actuales y potenciales. Concepto de Defensa Nacional. Vulnerabilidades y capacidades potenciales. Posible evolución e implicaciones en la defensa nacional.

Termina el trabajo con seis conclusiones que resumen los anteriores apartados.

Bibliografía



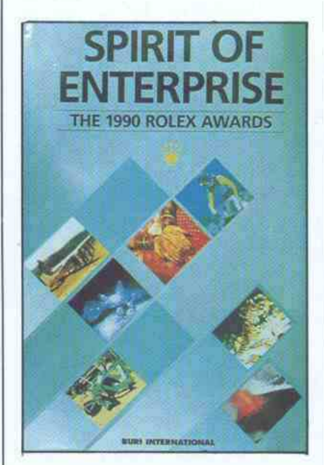
AVIONES EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA, por Justo Miranda y Paula Mercado. Un volumen de 294 pags. de 308 x 235 mms. Publicado por Aldaba Ediciones S.A. C/ Anzuola nº 2. 28002 Madrid.

Como es sabido en nuestra Guerra Civil la aviación tuvo un papel muy destacado. Para cada uno de los 41 tipos diferentes de aviones presentados se da una información muy completa lo mismo literal que gráfica y se hace un breve bosquejo histórico tanto de la fabricación como de sus actuaciones en nuestra guerra, dándose datos técnicos sobre los tipos que existieron.La información gráfica es muy interesante con gran abundancia de fotografías y de planos de los aparatos.

Tras la presentación de los aviones, se describen los componentes: motores, armamento, bombas, pero en este caso abarcan a todos los países suministradores, incluso a nuestro propio país. Muy interesante es el capítulo dedicado a los códigos de identificación empleados por ambos bandos, como el estudio de la génesis de los emblemas nacionales que tan famosos se hicieron. Otro tema de gran interés es el del camuflaje.

Se dedica también bastante espacio al tema del modelismo de los aviones de nuestra Guerra Civil, que será de gran interés para los aficionados a este arte. Al final de la obra se presenta un índice general de aviones relacionados con nuestra guerra.

Esta obra es un verdadero alarde de editorial, no sólo por el texto muy completo sino por la parte gráfica realmente excepcional, con láminas a todo color de los aparatos. Lo único que se echa en falta es un índice de materias o, por lo menos, de los aviones presentados.



SPIRIT OF ENTERPRISE. The 1990 Rolex Adwards. (Espíritu de Empresa. Los premios Rolex de 1990). Un volumen de 489 págs. de 16 × 20 cms. publicado por Buri International. Eigerstrasse 71. Berna. Suiza. Editado por Montres Rolex. S.A. En inglés.

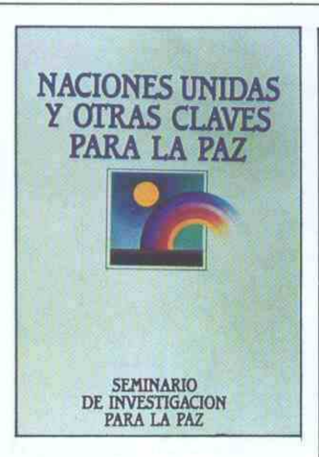
La sociedad Montres Rolex S.A. de Ginebra instituyó en 1976, con motivo de su 50 aniversario unos premios al "Espiritu de Empresa", para aquellos trabajos que fueran presentados a su Comité de selección y que demostraran un espiritu de empresa en sus autores. En este libro se publican los diferentes trabajos presentados en 1990, al premio Rolex. Los trabajos o proyectos presentados, un total de 267, se clasifican en tres apartados: Ciencias Aplicadas e inventos, Exploraciones y descubrimientos y el Medio Ambiente. Son de índole muy diversa y representan una labor de gran aplicación, no se puede decir que sean utopías. Como el número de ellos es muy elevado todos se han resumido mucho y de algunos solo se dá un abstracto. Los trabajos galardonados con la máxima distinción en sus tres categorías son realmente de una talla elevada. Uno se refiere a la aplicación del rayo laser a la restauración de figuras arqueológicas, otro es muy curioso ya que ha reproducido un viaje que realizó Marco Polo en el siglo XII a bordo de un barco de la época que fué fielmente reproducido; otros se refieren a algunas experiencias educativas de mucho mérito y eficacia en varias partes del Mundo. También curioso es el trabajo sobre el diseño de un avión supersónico de hélice. La presentación del libreo es muy buena con fotografías a todo color. La lectura de esta obra puede abrir nuevos horizontes y una esperanza para la Humanidad que tan falta está de ello.

INDICE: El Comité de Selección de los Premios Rolex. Prólogo. Prefacio. Introducción. Sección 1. Ciencias Aplicadas e Inventos. Sección 2. Exploraciones y descubrimientos. Sección 3. El medio ambiente.

EUROPAGES: El Anuario Europeo de los Negocios. Un volumen de 1496 pags. De 210 x 292 mms. Publicado por Eurodit S.A. Oficina Central de Publicaciones: 9, Avenue de Friedland. 75008 Paris. Distribuidor en España: CETESA. Dr. Esquerdo 138. 28007 Madrid.

Acaba de aparecer en toda Europa la 8ª edición , correspondiente a 1990-91, del Anuario Europeo Europages. Este anuario tiene un formato similar al de las "páginas amarillas" de Telefónica y su tirada de 450.000 ejemplares se edita en seis idiomas: español, inglés, francés, italiano, alemán y nerlandés. Su distribución es gratuíta entre los directores comerciales de las principales empresas de todo el Mundo, en total 56 países. Para su elaboración se ha procedido a una amplia recopilación de datos estadísticos de los 12 países estudiados (España, República Federal Alemana, Francia, Bélgica, Holanda, Italia, Gran Bretaña, Suiza, Irlanda, Dinamarca, Austria y Luxemburgo). En realidad comprende a todos los países de la Comunidad Europea (menos Portugal y Grecia) más Austria y Suiza. Se recogen los datos de más de 140.000 empresas de esos países y se remite gratuitamente a 340.000 empresas de dichos países. Para conseguir una mayor efectividad se ha realizado una rigurosa selección de las empresas que aparecen en el anuario y de las que lo reciben. Esta edición 8ª, incorpora dos importantes mejoras en su contenido para ampliar la información que proporciona a sus usuarios: un estudio analítico comparativo de cada sector económico y una síntesis con los indicadores económicos y estadísticas globales de los 12 países estudiados. Este estudio que se presenta para 16 de los sectores en que se divide el anuario, y que se incluye delante de cada uno de ellos, constituye un verdadero informe económico, de 120 páginas, ilustradas por más de 500 cuadros y gráficos (volumen de negocio por país, principales elementos del mercado, etc.), permite una mejor comprensión de la oferta económica europea por naciones y campos de actividad.





NACIONES UNIDAS Y OTRAS CLAVES PARA LA PAZ. Publicado por el Departamento de Cultura y Educación de la Diputación General de Aragón. Un volumen de 252 pags. de 17 × 24 cms.

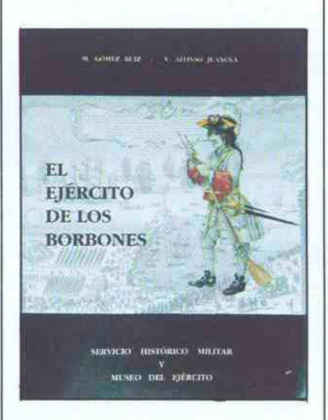
Este libro recoge parte de los trabajos del "Seminario de Investigación para la Paz" de Zaragoza, en los cursos 1987/88 y 1988/89. El "Seminario de Investigación para la Paz", fundado en 1984 en el Centro Pignatelli de Zaragoza, es un esfuerzo de trabajo entre miembros de las instituciones aragonesas, académicas y profesionales, civiles y militares, para contribuir a la investigación para la paz en la Diputación General de Aragón.

La obra que reseñamos está dividida en tres partes. La primera abarca temas que se consideran claves en el análisis de la situación mundial, tales como son el papel creciente de Naciones Unidas como foco multilateral para la negociación y la pacificación y que ha diseñado el triángulo dinámico desarme-desarrollo-seguridad; las posibilidades del modelo sueco de neutralidad que le permite una política muy activa de la que forma parte la misma ayuda al desarrollo y los primeros pasos de una nueva situación estratégica mundial, a pesar de la cual permanecen como grandes retos la proliferación nuclear y el monstruoso negocio del comercio de armas.

En la segunda parte se seleccionan tres grandes focos de conflicto internacional. Uno de ellos es el de centroamérica que es una verdadera guerra larvada. Los otros dos focos que en realidad es uno sólo, son la realidad del Islam que podría convertirse en sustituto del comunismo como peligro potencial y el otro es el problema palestino, un pueblo que ha sido vilmente despojado de su territorio y sometido a una cruel tiranía por parte de un pueblo que alardea de haber sido ferozmente perseguido a lo largo de la Historia. Naturalmente los trabajos presentados en el curso 1988-89 al Seminario no podían prever la llamada "Crisis del Golfo" pero anticipan algo de lo que está ocurriendo actualmente y que amenaza llevar a la Humanidad a su destrucción total.

Finalmente en una tercera parte se realiza una presenación de lo que podría ser una cultura orientada hacia la paz y sin la amenaza constante de conflictos bélicos.

INDICE: Presentación. I.Grandes Claves Mundiales. II.Conflictos Internacionales. III.Hacia una Cultura de la Paz.



EL EJERCITO DE LOS BORBONES, por M. Gómez Ruiz y V. Alonso Juanola. Un volumen de 430 pags. de 24,5 × 31 cms. Publicado por el Servicio Histórico Militar y el Museo del Ejército.

Esta monumental obra abarcará el reinado de los Borbones o sea desde 1700 hasta 1931 año en que cayó la Monarquía en España. Este volumen, el I, vá desde 1700 hasta 1746. Estudia una época realmente interesante ya que es la época de transición de la España de los Austrias, que había entrado en una etapa de decadencia. En el mar, los corsarios franceses e ingleses atacaban a los galones procedentes de América. En tierra, nuestros ejércitos ya no eran invencibles. Al morir Carlos II las grandes potencias pretendieron hacerse con los despojos de un Imperio que no podía defenderse por sí solo. En un lado estaba Austria, aliada tradicional de España, pero unida a una Inglaterra que, con Francia, había sido nuestro enemigo tradicional. En la otra parte estaba la misma Francia, que se las prometía felices al desaparecer los Pirineos. Felipe V, cuyo mejor asesor fué su mujer, comprendió enseguida que él se tenía que identificar con España, y trató de volver a levantar nuestro colosal Imperio. Desgraciadamente el mal ya tenía difícil remedio. Naturalmente Felipe V, comprendió que necesitaba un Ejército poderoso, primero para ganar la guerra en la que estaba envuelto con su rival al trono. Como es natural Felipe V siguió el modelo francés para crear un nuevo Ejército y sus primeras medidas fueron encaminadas a restablecer la disciplina entre las tropas. Una vez terminada la guerra vino la verdadera reorganización del Ejército suprimiéndose algunos regimientos que habían sido creados para atender a las necesidades bélicas.

Esta obra trata fundamentalmente tres temas básicos: Organización, Uniformidad y Armamento.

El texto está redactado con mucha soltura y amenidad lo que hace que esta obra se pueda leer con verdadero agrado. Se intercalan grabado y dibujos, algunos reproducciones de obras de la época, que presentan el aspecto de uniformidad y armamento, llegándose a detalles realmente asombrosos, como por ejemplo el equipaje del Soldado de Marina.

Los estudios tienen en esta obra una gran fuente para sus trabajos. Y cabe destacar el gran trabajo de investigación desarrollado por los autores qaue nos presentan informaciones prácticamente inéditas.

La presentación es inmejorable tanto en impresión como en grabados.

INDICE: Prólogo. Introducción. Cap.I.Los mandos superiores. Cap.II.Infantería. Cap.III.Caballería y dragones. Cap.IV.Artillería e Ingenieros. Cap.V.Los cuerpos de inválidos. Cap.VI.Cuerpos auxiliares de vigilancia. Cap.VII.Tropas de la Casa Real. Cap.VIII.La Marina de Guerra.

LA REVOLUCION MILITAR, por Geoffrey Parker. Un volumen de 301 pags. de 13 × 20 cms. Publicado por Editorial Crítica S.A. C/ Aragón 385.08013 Barcelona.

Esta obra publicada por Editorial Crítica en su colección "La sociedad", y subtitulada "Las innovaciones militares y el apogeo de Occidente", estudia los grandes cambios técnicos experimentados por el mundo militar entre 1500 y 1800, y los efectos de esa "revolución" crucial para que Occidente compensara sus escasos recursos naturales con una superioridad militar y naval que le permitieron crear los primeros imperios verdaderamente globales y llegar a controlar el 35% de la superficie de la tierra a principios del siglo XIX. Primero se analiza la práctica militar europea de los siglos XVI Y XVII con especial referencia la papel de las armas de fuego, a los problemas logísticos creados por la aparición de mejores fortificaciones, al rápido crecimiento del tamaño de los ejércitos y a la creación de barcos de guerra, bien pertrechados de cañones de largo alcance, capaces de afrontar la batalla en océanos. Este estudio se termina con un exámen del impacto de la revolución industrial, impulsora de una segunda oleada de grandes cambios en la tecnología militar y naval, que le permitió a Occidente dominar prácticamente todo el mundo hasta 1914.



La traducción muy adecuada se debe a Alberto Piris. El texto, muy amento viene complementado por planos y reproducciones fotográficas. Asimismo se han intercalado una gran profusión de notas del más alto interés. Se aconseja la lectura de esta obra a todos los que están interesados en el tema militar.

INDICE: Agradecimientos. Introducción. 1.Revisión de la revolución militar. 2.El abastecimiento de la guerra. 3.La victoria en el mar. 4.La "revolución militar" fuera de Europa. 5.Más allá de la revolución. Notas. Guía bibliográfica. Indice de autores citados. Indice alfabético. Indices de mapas, figuras y láminas.

última página: pasatiempos

PROBLEMA DEL MES, por MIRUNI

Un matrimonio celebra los 40 años de casados con todos sus hijos y nietos. Él recuerda que se enamoró de su esposa cuando ambos compartian el mismo pupitre en el colegio y que, curiosamente, la diferencia entre el cuadrado de la edad de su esposa es exactamente igual al cuadrado del número de sus hijos.

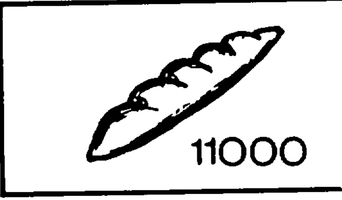
¿Qué edad tenían cuando se casaron y cuántos hijos tuvieron?

SOLUCION AL PROBLEMA DEL MES ANTERIOR

Llevaba 59 huevos.
Basta hallar el mínimo común múltiplo de 2, 3, 4 y 5 (60) y restarle 1.

JEROGLIFICOS, por ESABAG

1.-¿Quién produjo la acción?



2.-¿Quién alborotó?



3.-¿Estamos...?



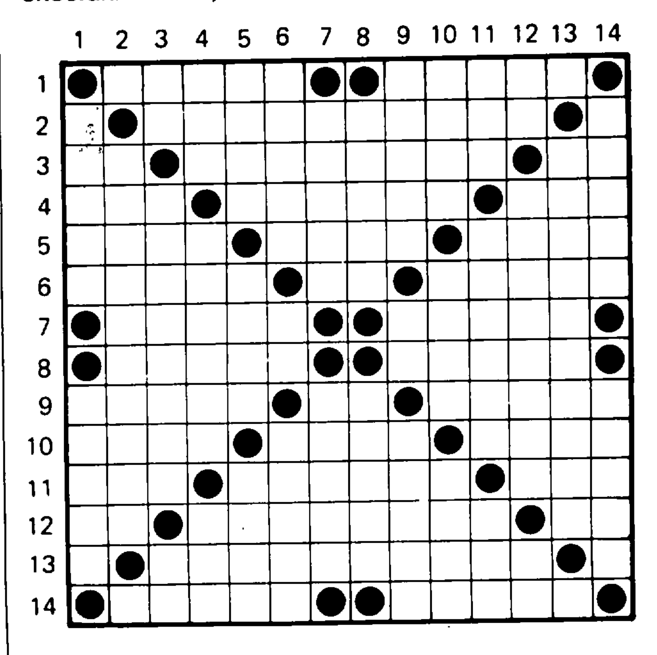
4.-¿Muchas vacaciones?

abri

SOLUCION A LOS JEROGLIFICOS DEL MES ANTERIOR

1.-No, por avería.
2.-Con la letrada.
3.-Sí, por una apuesta.
4.-Sí, al casino.

CRUCIGRAMA 1/91, Por EAA.



Horizontales: 1.– Entrenador Northrop T.38. Ración de tropa en campaña. 2.– Punto cardinal. Al revés, Savoia-Marchetti SM.79. Punto cardinal. 3.– Estados Unidos. Libro de la festividad de los Santos. Frente de Liberación. 4.– Strategic Air Command. Cresta de las aves. Ciento cincuenta y uno. 5.– Labor hecha por un artesano. Existas. Al revés, grosura de un animal. 6.– Niebla sobre el mar. Cierto tipo de sociedad. Al revés, pone en acción. 7.– Al revés, calidad de una cosa. Al revés, pase de fuera a dentro. 8.– Laterales de los cuerpo. Al revés, cesen en el movimiento. 9.– Demandan una gracia. Matrícula. Asiento individual. 10.– Nombre de mujer. Dícese de las cosas que están muy separadas. Al revés, uno de los nombres con que se conoció en España el I-16. 11.– Río catalán. Avión argentino IA-58. Sujeta con cuerdas. 12.– Final de infinitivo. Al revés, terarease con otros una canción. Al revés, observa. 13.– Punto cardinal. Vehículo aéreo más pesado que el aire. Matrícula. 14.– Notable caza nipón de la II GM. Recobrar la salud.

Verticales: 1.– Al revés, codificación OTAN del bombardero soviético TU-14. Distribuyen las pitanzas. 2.– Matrícula. Rockwell International T-39. Al final de un abecedario. 3.– Primero. Vought F8J. Vocales. 4.– Artículo determinado. Personas queridas. Ente. 5.– Al revés, subido de precio. Ala entera de ave. Conjunción adversativa. 6.-Niños pequeños. Matrícula. Naturales de cierta República Soviética. 7.– Al revés, experimenté cierta sensación. Al revés, fardos. 8.– Perteneciente a la voz. Al revés, interprételo con la vista. 9.– Te equivocas. Preposición. Monedas utilizadas al contraer matrimonio. 10.– Principio y fin de unas tapas. Remuevas la tierra con cierto instrumento. Principio y fin de átona. 11.– En apelo. Mamífero carnicero que vive a orillas de los ríos. Preposición. 12.– Siglas de cierto partido. Al revés, Breguet Br– 1150. Cierta sociedad. 13.– Matrícula. Codificación NATO del Mig E2A. Consonante. 14.– Nombre de mujer. Avión israelí IAI-201.

Solución al crucigrama 12/90.

Horizontales: 1. Aries. Papua.– 2. L. Atlántida. L.– 3. As. Enforcer. CO.– 4. Cub. Aéreos. Bob.– 5. apeP. Neón. Lila.– 6. Revés. HS. siaeS.– 7. Recen. Litro.– 8. Grana. oserP.– 9. Pulia. Ra. Orito.– 10. apeS. Sano. Ates.– 11. Ppy. Motera. Zro.– 12. Ay. Hiperion. Es.– 13. S. Commodores. O.– 14. Rugia. Natal.